

'PARK'ING OOSTKAMP



code
00 1915 D

Dossier

Tweede fase van de Open Oproep tot kandidatuurstelling 19 I 2009, voor het project 15: de volledige studieopdracht voor de bouw van een pendelparking te Oostkamp.

Inhoudsopgave

0. Inleiding
1. Analyse
 - 1.1 Analyse carpoolparkings
 - 1.2 Analyse landschap
 - historische kaart
 - huidige situatie
 - recreatie
 - Opbouw landgoederen: massa - open ruimte
2. Concept
 - landschap
 - ruimtelijke opzet
 - ontsluiting/ routing (auto, fiets en voetgangers)
 - parkeren en bijzondere plekken
 - zichtbaarheid en sociale controle
 - verlichting
 - herkenbaarheid
3. Plan
 - plattegrond en doorsneden
 - beplanting
 - materialen
 - aanpassingen N50g
4. Duurzaamheid
5. Werkproces
6. Begroting
7. Ereloon en Kostenbeheersing

Apart:

8. Samenwerkingsverbanden

0. Introductie

De studieopdracht behelst een ontwerp voor een pendelparking bij Oostkamp tussen de E40 en de N50g. Doel van het project is om de verkeersveiligheid bij het carpoolen te verbeteren en de groene kwaliteiten van het gebied te verhogen.

Concrete aanleiding voor de ontwerpogave is de onwenselijke situatie langs de N50g, waar op en langs de gewestweg steeds meer carpoolactiviteiten plaatsvinden. Dit zorgt op de drukste momenten in de spitsuren voor veel (parkeer)manoeuvres op de N50g richting E40, wat onveilige situaties met zich mee brengt en het maatschappelijk wenselijke carpoolen onvoldoende faciliteert en aantrekkelijk maakt.

De bijzondere landschappelijke ligging van de toekomstige pendelparking in combinatie met de herbestemming van het beoogde perceel naar 'bosgebied', maakt van de opgave een integraal te benaderen ontwerp vraagstuk waarbij verkeerstechnische en landschapsarchitectonische aspecten gelijkwaardig benaderd moeten worden. De opgave vraagt om bijzondere aandacht voor:

- de positie van de pendelparking in het grotere geheel (automobile en recreatieve netwerken)
- landschappelijke kwaliteit en inpassing
- sociale veiligheid (zichtbaarheid, verlichting) en verkeersveiligheid (verkeerscirculatie, in- en uitritten)
- communicatie (bewegwijzering en herkenbaarheid).

Het bij elkaar brengen van de uitersten snelweg (verkeer) en landschap (recreatie) op één plek vraagt om een combinatie van nauwkeurige analyse van de bestaande situatie met een creatieve geest om tot vernieuwende oplossingen te komen. Verkeerskundige en landschappelijke potenties worden verkend en ingezet voor een specifiek en innovatief ontwerpvoorstel dat meervoudig gebruik (woon/werkverkeer en recreatief), duomodaliteit (auto en fiets) en ruimtelijke kwaliteit bevordert.

Bewust van de bijzondere potentie van de opgave pendelparking op deze plek, maar ook als voorbeeldproject voor andere parkings heeft het Agentschap Wegen en Verkeer in samenwerking met de Vlaamse Bouwmeester in het kader van een Open Oproep onder meer aan ons gevraagd om tot een ontwerp voor de pendelparking Oostkamp te komen. In het voorliggende dossier komen we met genoeg tegemoet aan deze vraag.



1. Analyse

Het ontwerp voor een innovatieve en specifieke pendelparking voor Oostkamp vraagt zowel goed inzicht in mogelijke organisatieprincipes voor een (pendel)parking, alsook goed inzicht in de bestaande landschappelijke conditie ter plekke.



1.1 Analyse carpoolparkings

In het volgende hoofdstuk worden een aantal elders gerealiseerde carpoolparkings geanalyseerd en het organisatieprincipe van de parkings op de situatie in Oostkamp geprojecteerd. Doel van dit (ontwerpend) onderzoek is de potentie van een reeks principes voor carpoolparkings te verkennen in relatie tot de specifieke ruimtelijke en verkeerstechnische situatie in Oostkamp.

Er bestaat een brede reeks variatie tussen de verschillende pendelparkings met betrekking tot de volgende aspecten:

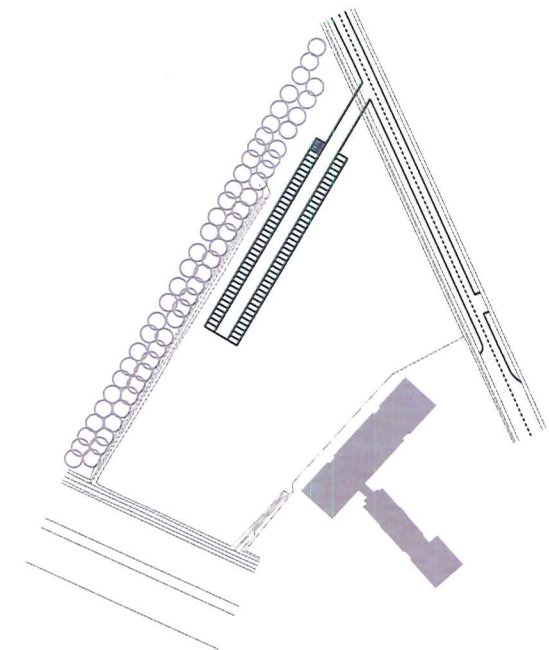
- In- en uitritten
- Compactheid van de parking
- Routing
- Een- of tweerichtingsverkeer
- Langs, haaks of schuin parkeren
- Enkel- of dubbelzijdig parkeren

Verder is onderzocht of en in welke vorm het zinvol is om een verschil te maken tussen plekken voor lang parkeren (+-9 uur) om de wagen te laten staan en kort 'halteren' (+-5 min.) om meerijders op te pikken. Dit uiteraard met het doel om de auto en voetgangers bewegingen op de parking zo conflictvrij mogelijk te kunnen organiseren

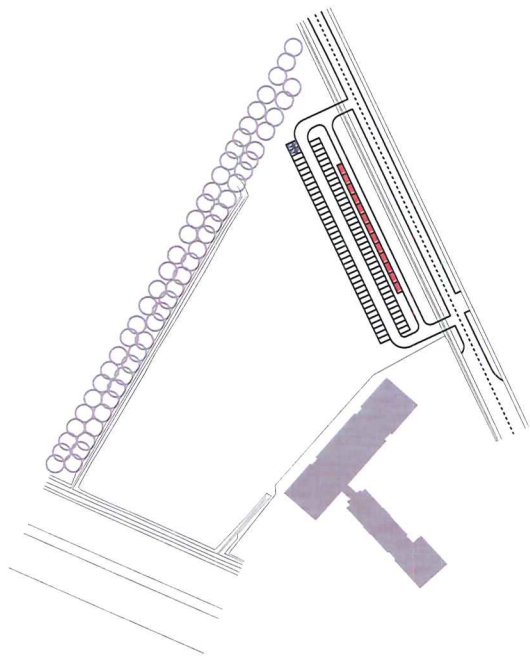
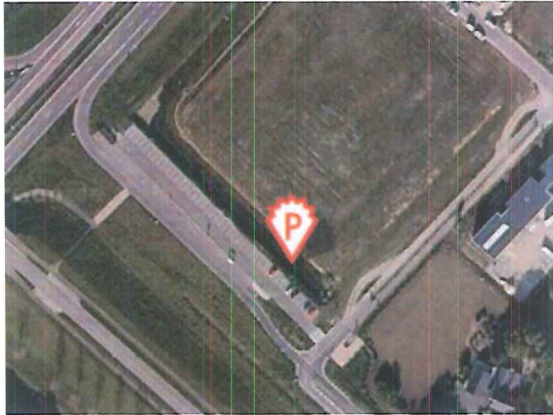
Schaal 1 : 3.000

Legenda:

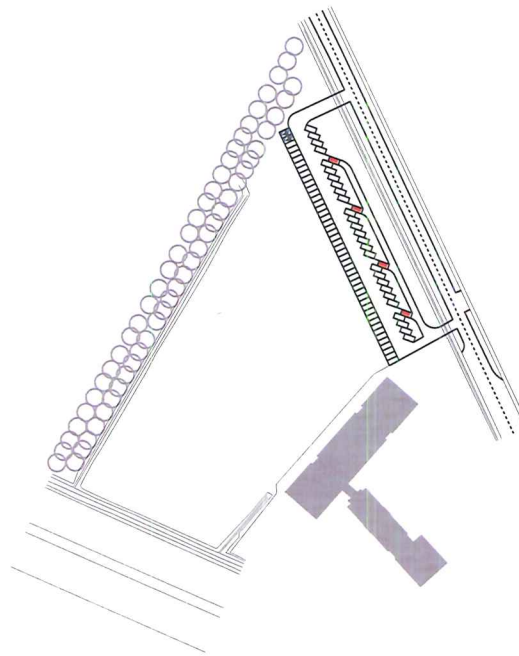
-  Parkeerplek
-  'Ophaalplek'
-  Minder valide plekken



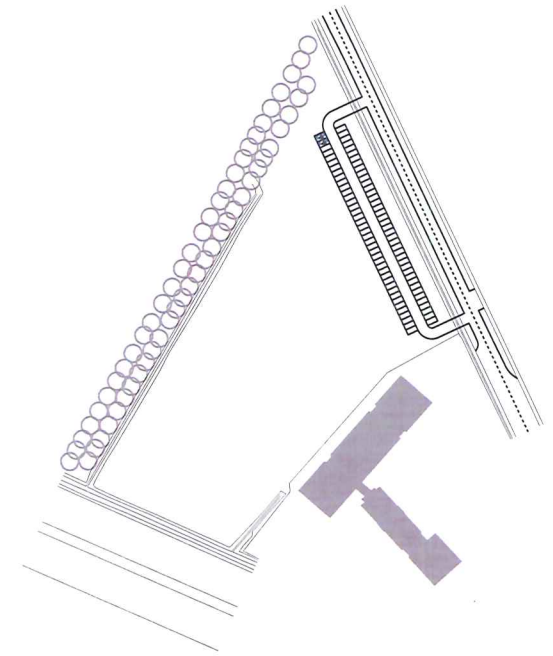
Aarschot - Haaks parkeren



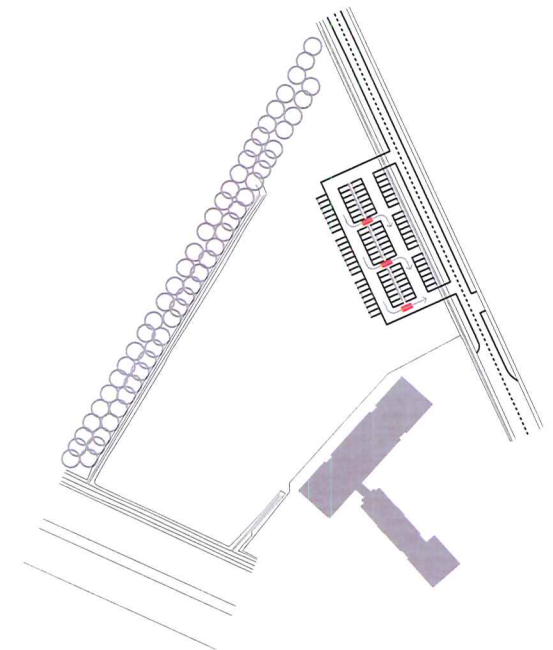
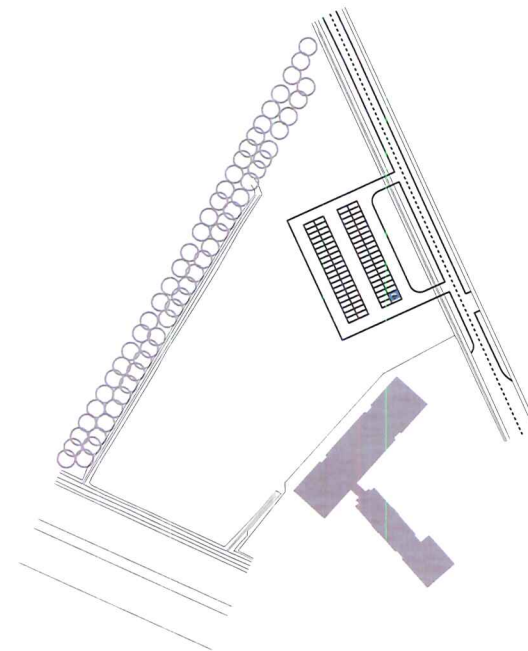
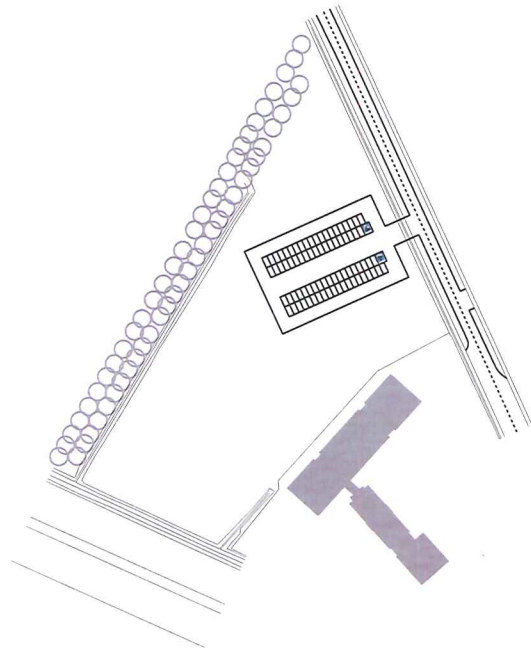
Haarlem - Haaks parkeren en langsparkeren (ophaalplekken)



Sterrebeek - Schuin parkeren



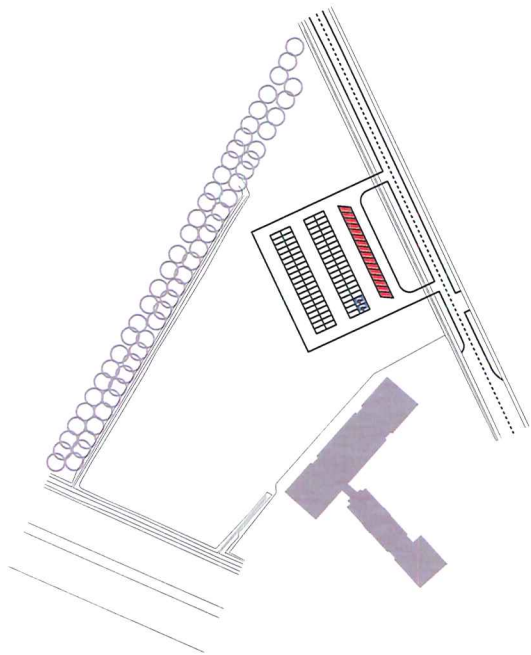
Lille - Haaks parkeren



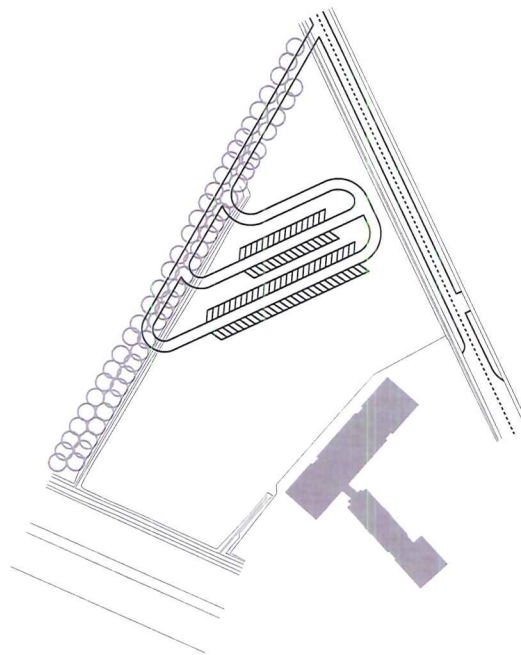
Bertem - Haaks parkeren, compact

Halle-Dassenveld - Haaks parkeren

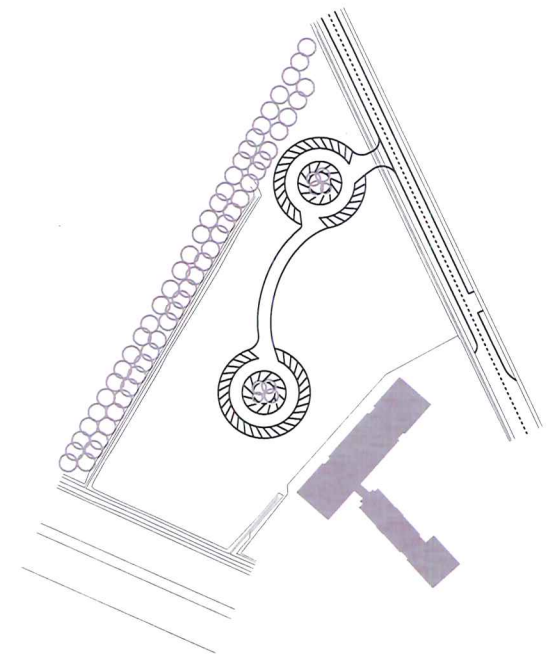
Frederik Van Eeden - Haaks parkeren



Wommelgem-Noord - Haaks parkeren en Schuin parkeren (ophaalplekken)



Boutersem - Schuin = parkeren, ingepast op de plot



Kontich - Haaks parkeren, in een 'rotonde'

Het meest voorkomende organisatieprincipe van pendelparkings is een configuratie van dubbelzijdig haaks parkeren met tweerichtingsverkeer, vaak met een gecombineerde in- en uitrit. Het grote voordeel hiervan is de relatieve compactheid van de opstelling en het efficiënte ruimtegebruik. Er zijn echter ook een aantal nadelen te constateren:

- Conflictpunt gecombineerde in- en uitrit
- Relatief omslachtige, elkaar kruisende parkeermanoeuvres
- Veel kruisingen van auto- en voetgangersverkeer
- Onaantrekkelijke, monofunctionele ruimte zonder verblijfskwaliteit

Concept nieuwe parkeertypologie Pendelparking:

De nieuwe parkeertypologie voor 'PARK'ING wil op deze punten verbeteren:

- Eenrichtingsverkeer: hierdoor ontstaat een eenduidige flow van auto's zonder tegenliggers
- Gescheiden in- en uitrit: de aansluiting op de gewestweg wordt vereenvoudigd, er ontstaan minder conflicten tussen in- en uitrijdende auto's op hetzelfde punt
- Schuin parkeren (45 graden): vereenvoudigt de parkeermanoeuvres met name bij het inparkeren s'ochtends op het drukste moment: geen 'achteruit inparkeren' maar gewoon 'stoppen met rijden'
- Scheiden van (schuin) parkeren op de parkeerplekken en (langs) halteren op de ophaalplekken: de auto's die anderen oppikken zijn makkelijker te vinden en kunnen zonder 'achteruitrijd- manoeuvre' zo weer het pad op.
- Heldere scheiding van auto- en voetgangerspaden:

eenduidigere en veiligere routing van de parkeer- naar de ophaalplekken

Schaal 1 : 250

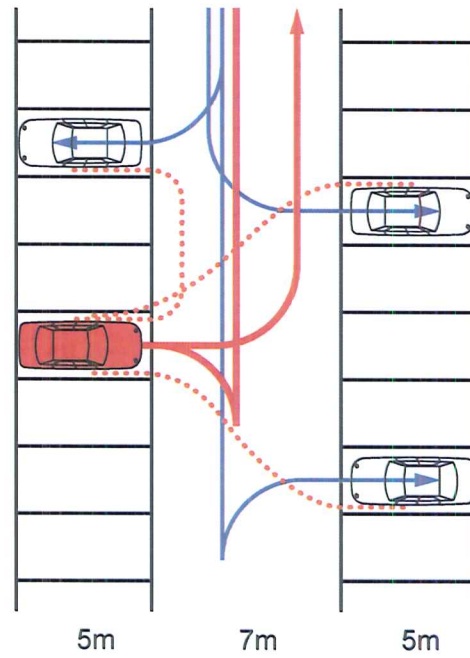
Legenda:

— Ophaler

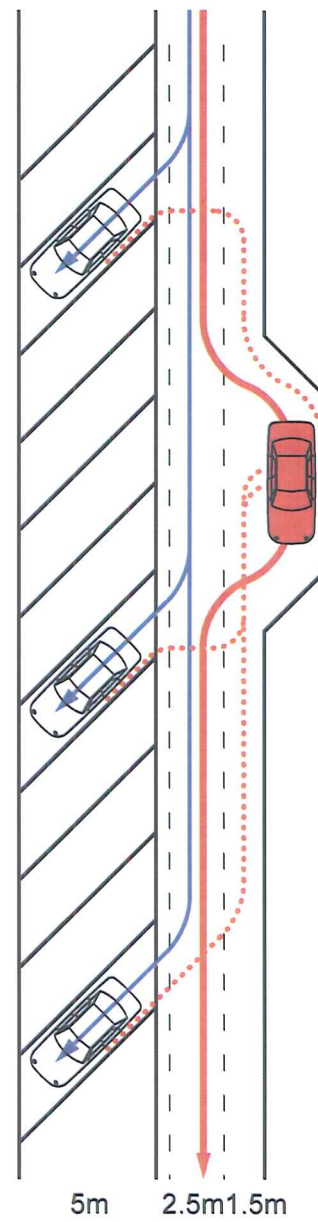
— Meerijder

... Meerijder te voet

HAAKS PARKEREN



'PARK'ING



1.2 Analyse landschap

Historische kaart

Het gebied rond de geplande pendelparking was onderdeel van een dichte bosgordel ten zuiden van Brugge, die dienst deed als jachtgebieden van de Brugse aristocratie. Verspreid tussen de bosgordel heen zijn er reeds ontgonnen zones voor landbouwgrond. Hierdoor ontstaat een beeld van kleine lapjes grond als een mozaïek met ertussen boerderijerven. Andere gebieden zijn nog woeste grond.

Er zijn enkele duidelijk lange lijnen vanuit Brugge naar de omgeving:

- Kanaal Gent – Oostende.
- Steenwegen waarvan ook de weg naar Oostkamp

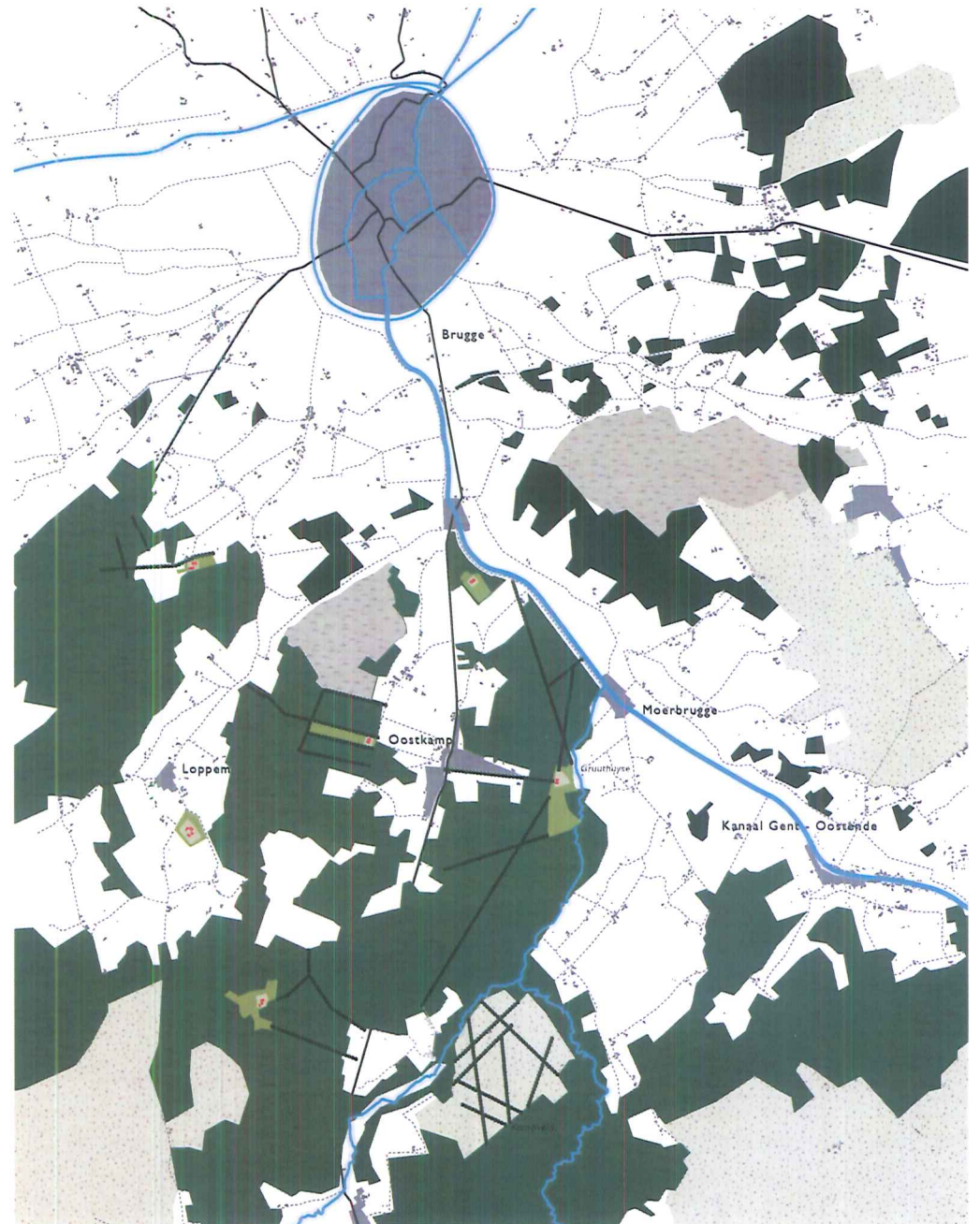
Verder zijn er reeds enkele landgoederen herkenbaar. Het kasteel Gruuthuyse was al in de 18e eeuw aanwezig. Duidelijk herkenbaar zijn ook al de dreven met lange zichtassen op de omgeving, zoals de verbindingen van kasteel Gruuthuyse met de kern van Oostkamp. De dreef in zuidelijk richting welke het kasteel verbindt met de woonkern van Nieuwenhove is in de huidige situatie de westelijke grens van het projectgebied.

Historische kaart (Ferraris 1770)

Schaal 1 : 75.000

Legenda:

-  Stedelijk gebied
-  Agrarisch landgebruik
-  Woeste gronden
-  Natte graslanden
-  Wegen
-  Landgoedcomplexen
kasteel - erf - open ruimte - bos
-  Bos
-  Water



Huidige situatie

De huidige situatie is gekenmerkt door de geleidelijke ontbossing van het gebied door de eeuwen heen. Verder zijn de boscomplexen en kasteeldomeinen versnipperd door infrastructurele lijnen zoals de E40, de spoorlijn en de N50g.

De dichte bosgordel is door de jaren heen ontgonnen voor landbouwgronden en bebouwingsgebieden. In de 19de eeuw zijn er ook nog veel landgoederen toegevoegd aan de reeds bestaande.

De omgeving om de pendelparking heen is aangeduid als ankerplaats. Dit omvat de aaneensluitende parkdomeinen Gruuthuyse, De Cellen, De Herten en Nieuwenhove. Deze domeinen bepalen grotendeels de ruimtelijke opbouw van het landschap door middel van hun dreven, boscomplexen en landhuizen. Ze geven het landschap een bepaalde allure en voornaamheid, met zeldzame parkarchitecturale kwaliteiten en zorgvuldig uitgewerkte zichtassen.


Buiten deze allure en voornaamheid is het gebied ook ecologisch aantrekkelijk door onder meer de grotere aaneengeschakelde complexen en de beekdalen (Waardammebeek en Hertsbergebeek).

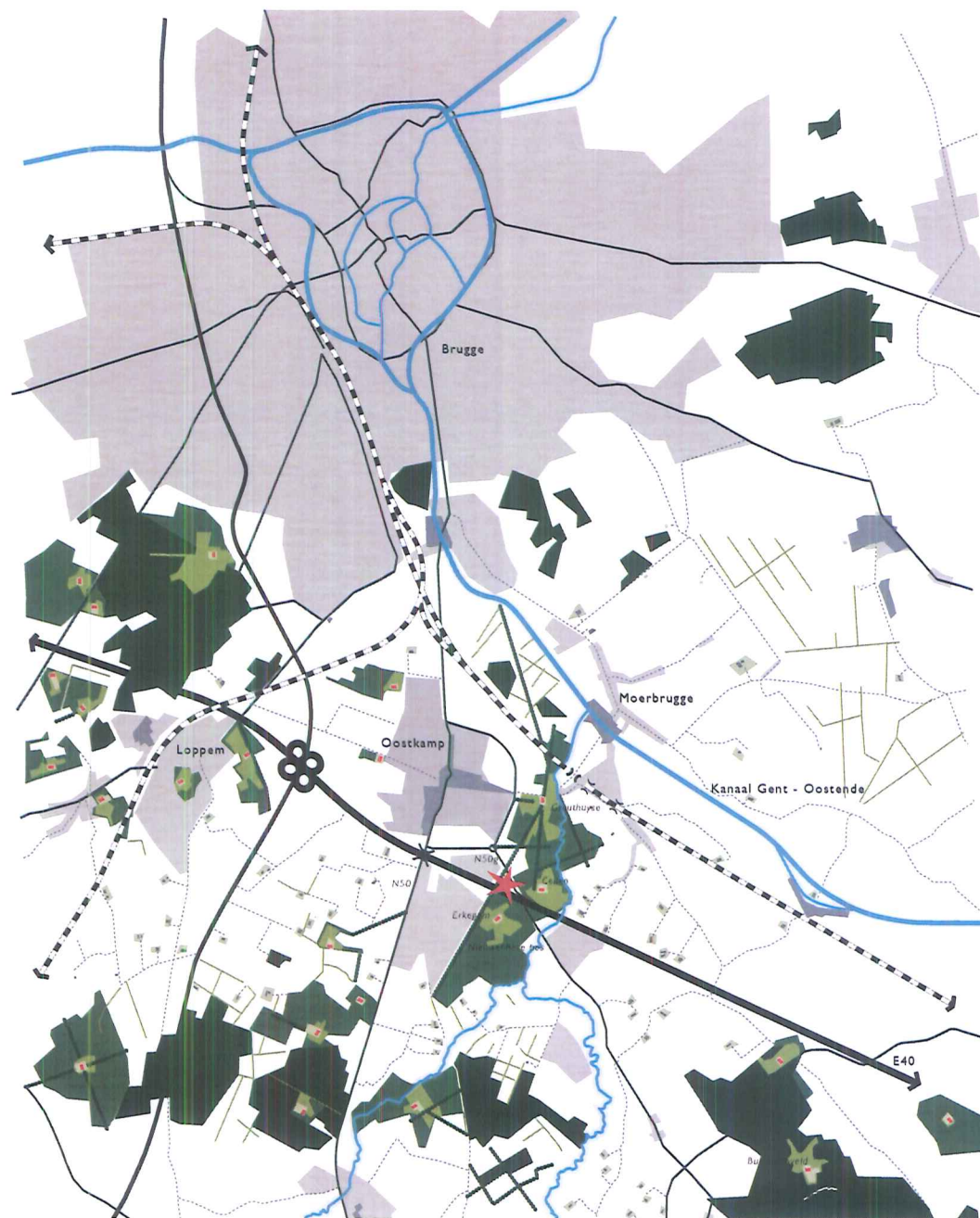
De landgoederen om de toekomstige pendelparking heen zijn in vergelijking met de overige kastelen in de omgeving groots opgezet met gazonnen, lange dreven en landschappelijk opgezette bossen. Ze hebben een duidelijke relatie met elkaar door middel van dreven en in elkaar overlopende bospartijen.

Verder is het landschap gekenmerkt door het jonge veldontginningslandschap van Kampveld, met een rationele verkaveling voor landbouw en productiebossen.

Schaal 1 : 75.000

Legenda:

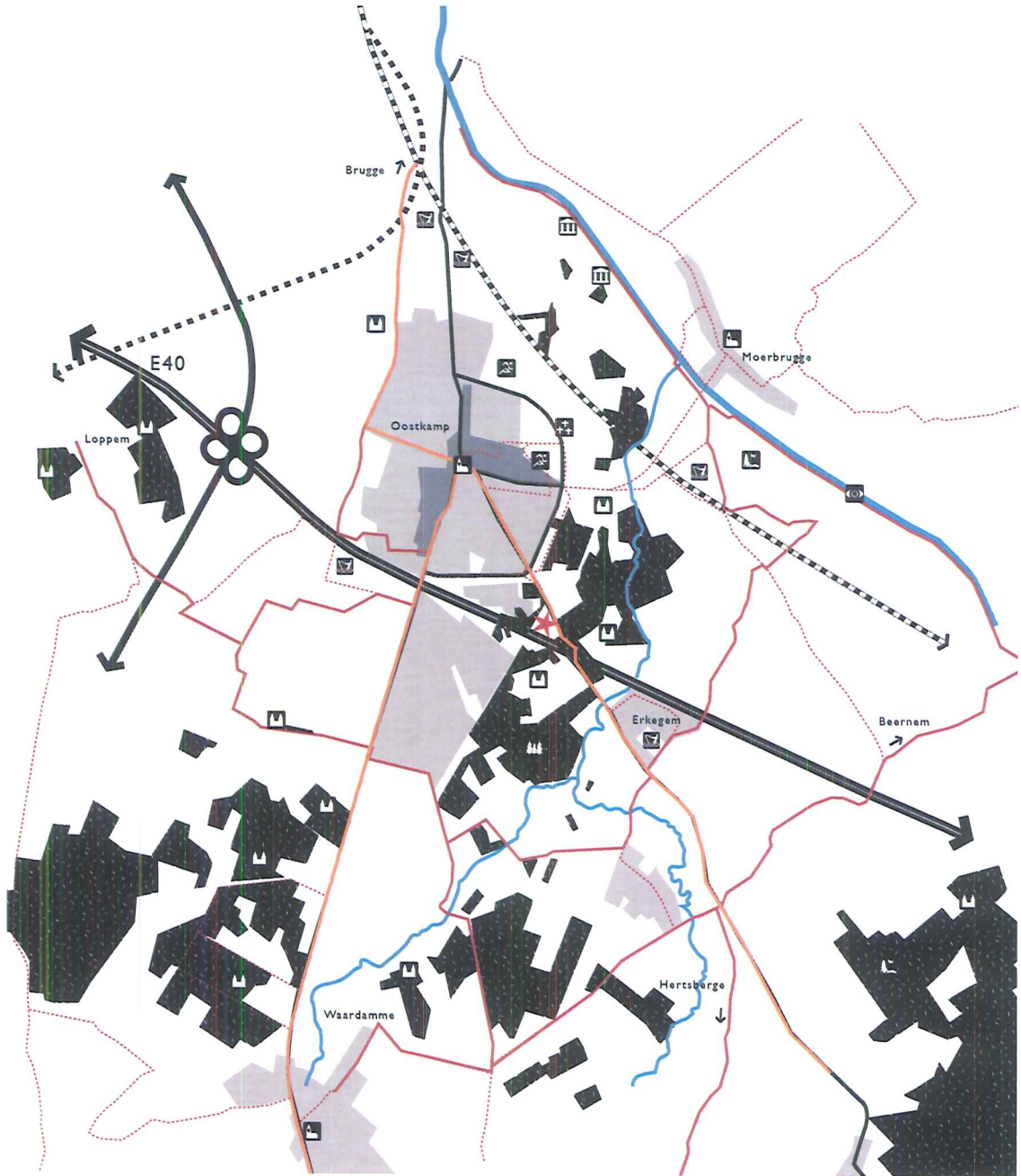
-  Stedelijk gebied
-  Agrarisch landgebruik
-  Autowegen
-  Spoorlijnen
-  Pendelparking Oostkamp
-  Landgoedcomplexen
kasteel - erf - open ruimte - bos
-  Bos
-  Water



Recreatie

Bestaande situatie

De landgoederen als attractiepolen vormen een aanleiding en mooi decor voor recreatie. Veel landgoederen zijn echter (nog) in privé bezit en hierdoor niet toegankelijk voor algemeen publiek. De fietsroutes lopen dan ook overal om de landgoederen heen. Op grote schaal bekeken is er sprake van vooral radiale fietsroutes van het ommeland naar Brugge toe. Een belangrijke as hierin is het kanaal. De N- wegen N50 en N50g zijn aangeduid als functionele fietsverbindingen. De recreatieve fietsverbindingen slalommen om de aantrekkelijke, maar niet toegankelijke landgoed domeinen heen. De E40 vormt een andere grote barrière. De ligging van de routes is dan ook afhankelijk van onderdoorgangen of bruggen over de E40 heen.



Schaal 1 : 40.000

Legenda:

-  Stedelijk gebied
-  Bos
-  Water
-  Pendelparking Oostkamp
-  Autowegen
-  Spoorlijnen
-  Regionale recreatieve routes
-  Lokale recreatieve routes
-  Functionele routes
-  Recreatieve attractiepunten

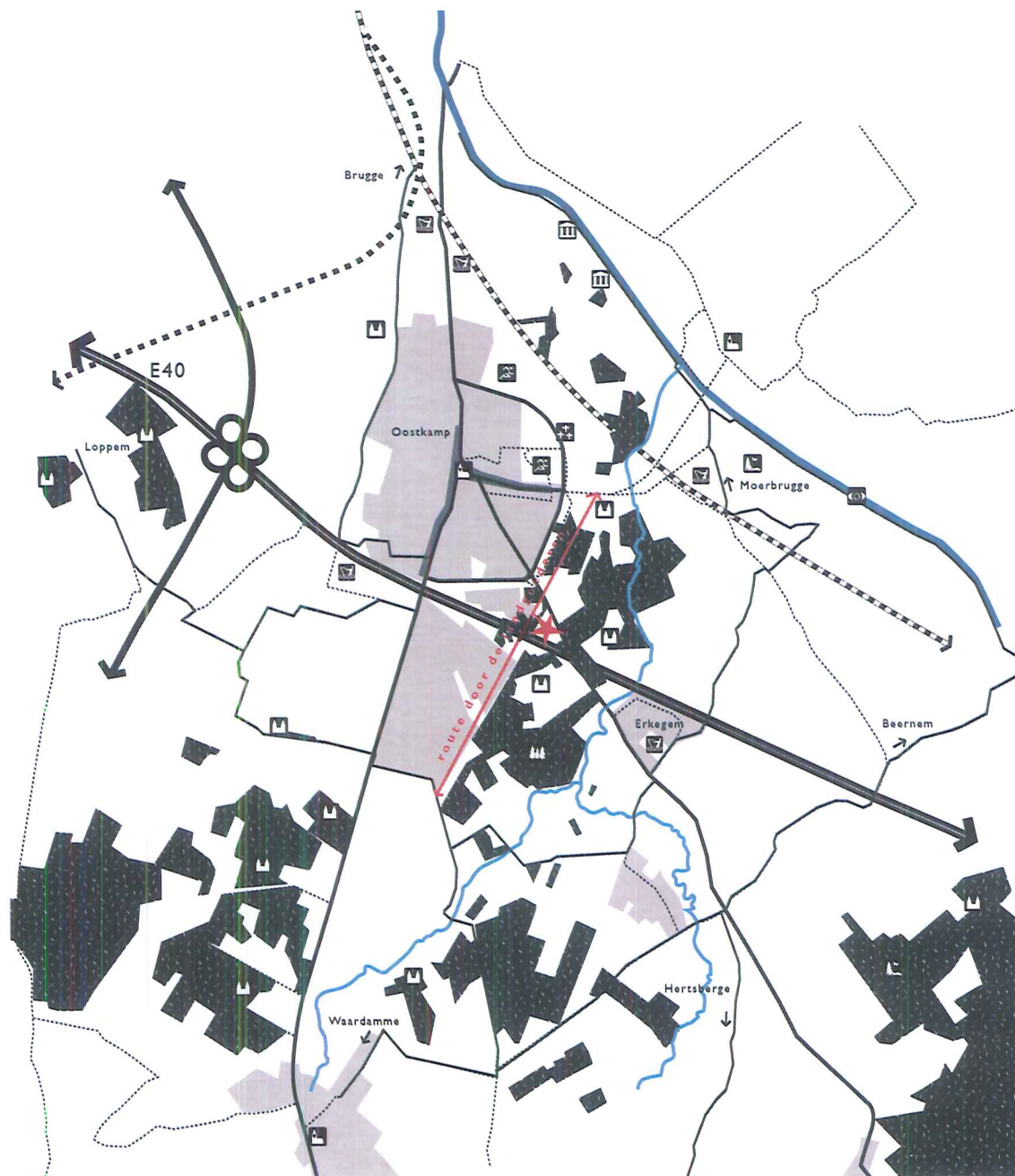
Kansen voor de toekomst

De herinrichting van het perceel als bosgebied met pendelparking kan als Stepping Stone fungeren in richting van een hoogwaardiger recreatief netwerk ten zuidoosten van Oostkamp. De dreef kan worden opgepakt als structurerend element, dan wel of niet in combinatie met een fietsbrug over de E40.

De pendelparking wordt hierdoor een nieuwe, belangrijke schakel in de verbinding tussen Waardamme – Nieuwenhove en het kanaal.

Dit biedt niet alleen de kans om de parkachtige landschappen om de landgoederen heen erfahrbaar te maken voor recreanten. Het biedt ook de mogelijkheid om de zachte mobiliteit, met name in combinatie met het carpoolen, een ongekende boost te geven. Een pendelparking die goed aansluit op aantrekkelijke en directe fietsroutes kan mogelijk nog veel meer mensen verleiden met de fiets naar de pendelparking te komen en vanuit daar met anderen mee te rijden in de auto.

De pendelparking heeft hierbij een centrale en aantrekkelijk plek op de nieuwe route: verbonden aan de opgewaardeerde dreef en goed bereikbaar vanuit de E40 en N50g. Naast de hoofdfunctie als carpoolparking door de week kan de pendelparking op andere momenten, zoals in het weekeinde of de vakantieperiodes gebruikt worden als vertrekpunt voor fietstochten, rust- en picknickplek, als informatiepunt over de 'landgoederenroute', enz....



Opbouw landgoederen: massa - open ruimte

De omliggende landgoederen, zoals het kasteel Gruuthuyse kennen een zorgvuldige ruimtelijke opbouw met het kasteel als punt in de centrale ruimte. Vanuit deze centrale ruimte ontvouwt zich een sequentie van diverse ruimtes met zorgvuldig gekozen zichtassen. Door de ruimtelijke ontwikkelingen en diverse onteigeningen door de jaren heen is deze heldere ruimtelijke opbouw echter vertroebeld. De N50g en de E40 snijden dwars door de ruimtelijke sequentie heen. Een groenscherm langs de N50g, geplaatst als compensatie voor de bouw van het Van der Valk hotel beëindigd de ruimtelijke opbouw abrupt. De ooit zorgvuldig uitgezette zichtassen vanuit het kasteel worden geblokkeerd. Het perceel voor de pendelparking die ooit onderdeel was van de ruimtelijke opbouw van de kasteeltuin is hierdoor een amorfe ruimte, zonder aanknoping geworden.

Door het perceel van de pendelparking weer mee te laten werken in de ruimtelijke sequentie van de landgoederen krijgt deze ruimte weer aansluiting en betekenis. De pendelparking kan worden ingezet als nieuwe afronding van de ruimtelijke opbouw van landgoed Gruuthuyse. De bosranden van Gruuthuyse worden doorgetrokken over de Kapellestraat en vormen op deze manier een scherm naar het Van der Valk hotel.

De pendelparking draagt bij aan een spannende ruimtelijke opbouw van de open ruimte op grotere schaal. De ruimte versmalt bij de Kapellestraat en geeft de aanzet voor nieuwe zichtassen. De pendelparking werkt hierdoor mee als landschappelijke ruimte van de landgoederencluster en wordt een landschappelijke kamer van het landgoed Gruuthuyse.

Schaal 1 : 20.000

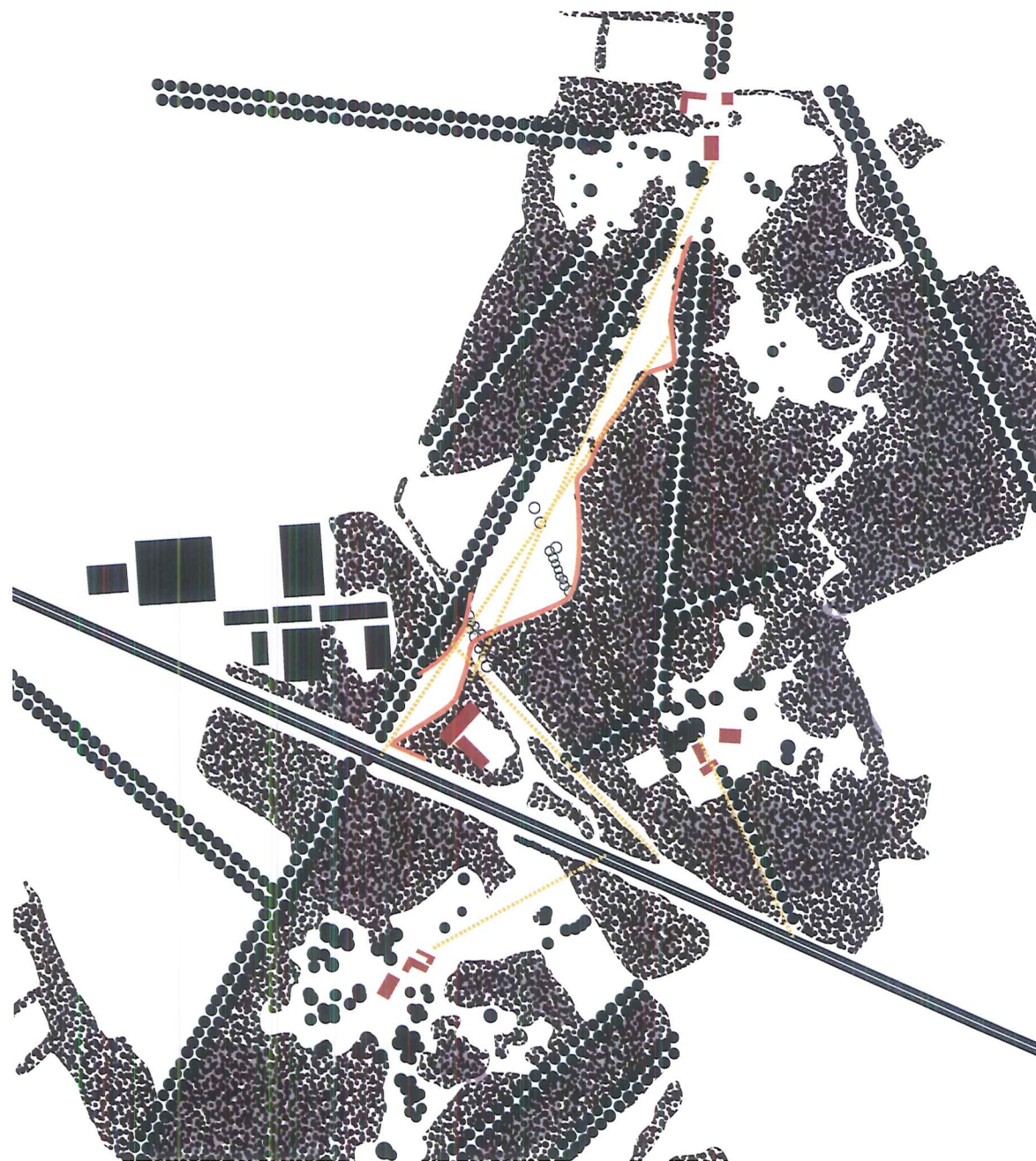
Legenda:

-  Stedelijk gebied
-  Water
-  E40/A10
-  Spoorlijnen
-  Bos
-  Kasteel + tuin
-  Clumbs
-  Dreven
-  Zichtlijnen
-  Bos landgoed
-  Kasteelvijver
-  Overige bebouwing
-  Pendelparking Oostkamp





Schaal 1 : 10.000



2. Concept

De opgave is een functionele, goed ingepaste en aantrekkelijke pendelparking te ontwerpen. Een goed ontworpen pendelparking draagt bij aan het verder stimuleren van carpoolen onder de forensen. De conceptuele uitgangspunten op het gebied van landschappelijke en ruimtelijke opzet, ontsluiting, parkeertypologie, zichtbaarheid, verlichting en herkenbaarheid zijn dan ook zodanig gekozen dat zij de acceptatie en het gebruik van carpoolparkings verder versterken.

Landschap

De Engelse landschapsstijl in het algemeen en de hierop gebaseerde inrichting van het nabijgelegen landgoed Gruuthuys* dienen als aanleiding en inspiratie voor de landschappelijke principes van het ontwerp van de pendelparking.

* het park ontstond omstreeks 1890 naar ontwerp van vader en zoon DUCHENE, in gemengde stijl, deels geometrisch, deels landschappelijk met verdiepte gazonpartijen ('boulingsrins'), spiegelvijver met watersculptuur ('tritonne), geschoren elementen, graslanden, solitaire bomen, bomengroepen, boomweide, dreven, lovergang ('charmille'), parkbossen en bijhorende zichtassen.

Voor het onderliggend landschappelijke concept wordt op een hedendaagse manier gerefereerd aan de stijlkenmerken van de Engelse landschapsstijl, welke nog toegepast zijn bij de omliggende landgoederen. Deze kenmerken van de Engelse landschapsstijl zijn:



- Continuity: de illusie van ruimtelijk onbegrensde ruimte

De suggestie van een ruimtelijk onbegrensde ruimte door het samenspel van gazons, weiden, paden, lanen, solitaire, boomgroepen en bospartijen. Door het subtiel spelen met het maaiveld worden harde grenzen onzichtbaar (het 'haha'). Zorgvuldig gekozen zichtassen en doorkijken naar de omgeving wekken de illusie dat de ruimte oneindig is.

- Intricacy: complexiteit

Het samenstellen van een boeiend geheel aan ruimtelijke ervaringen, gekenmerkt door mysterieuze geheimzinnigheid. Het onverwachte en spannende wordt benadrukt door het half verscholen liggen van elementen, zorgvuldig plaatsen van boomgroepen en het insceneren van de routing door de ruimte.

- Gardeneske stijl:

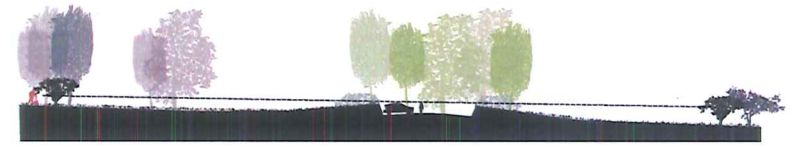
Naast een sober en ingetogen inheems assortiment planten als basis, is er bijzondere aandacht voor bij voorkeur exotische objecten als 'geïmporteerde' bomen, struiken en bloemen. Deze worden ingezet als markeringen en accenten.

- Paden:

Paden zijn niet volgend aan het reliëf of de beplanting, maar zijn op zichzelf staande elementen.

- Bouwkundige elementen:

Bouwkundige elementen worden onlosmakelijk in de parkarchitectuur geïntegreerd als pittoreske elementen in de opbouw van aanzichten en vista's. Ze zijn 'te gast' in het park en concurreren niet met elkaar of de groene elementen om de meeste aandacht.



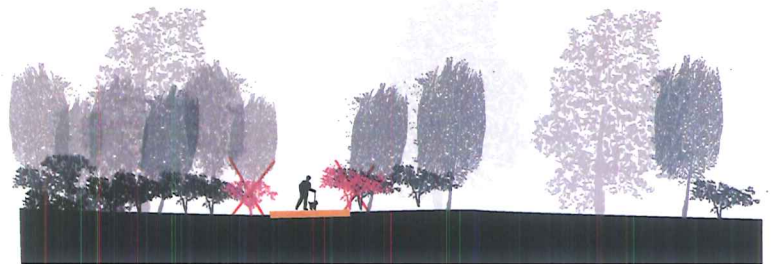
Continuity



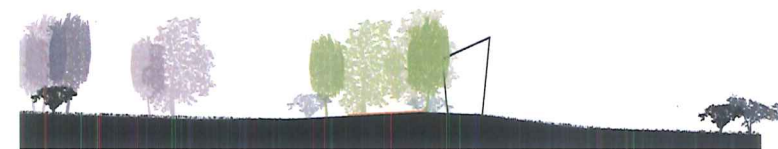
Intracacy, complexiteit



Gardeneske stijl



Paden



Bouwkundige elementen

Ruimtelijke opzet

De ruimtelijke opzet is gebaseerd op het contrast tussen de open weide en dichtere randen. De open weide met bloemrijk grasland is de continuering van de open weides die in de tuin van Gruuthuyse zijn ingezet. De dichtere randen fungeren als decor en afscherming naar het Van der Valk hotel en zijn de continuering van de bosranden van de landgoederen. Door het verbreden en versmallen van de bomenrand ontstaat hierbij een spannende ruimte.

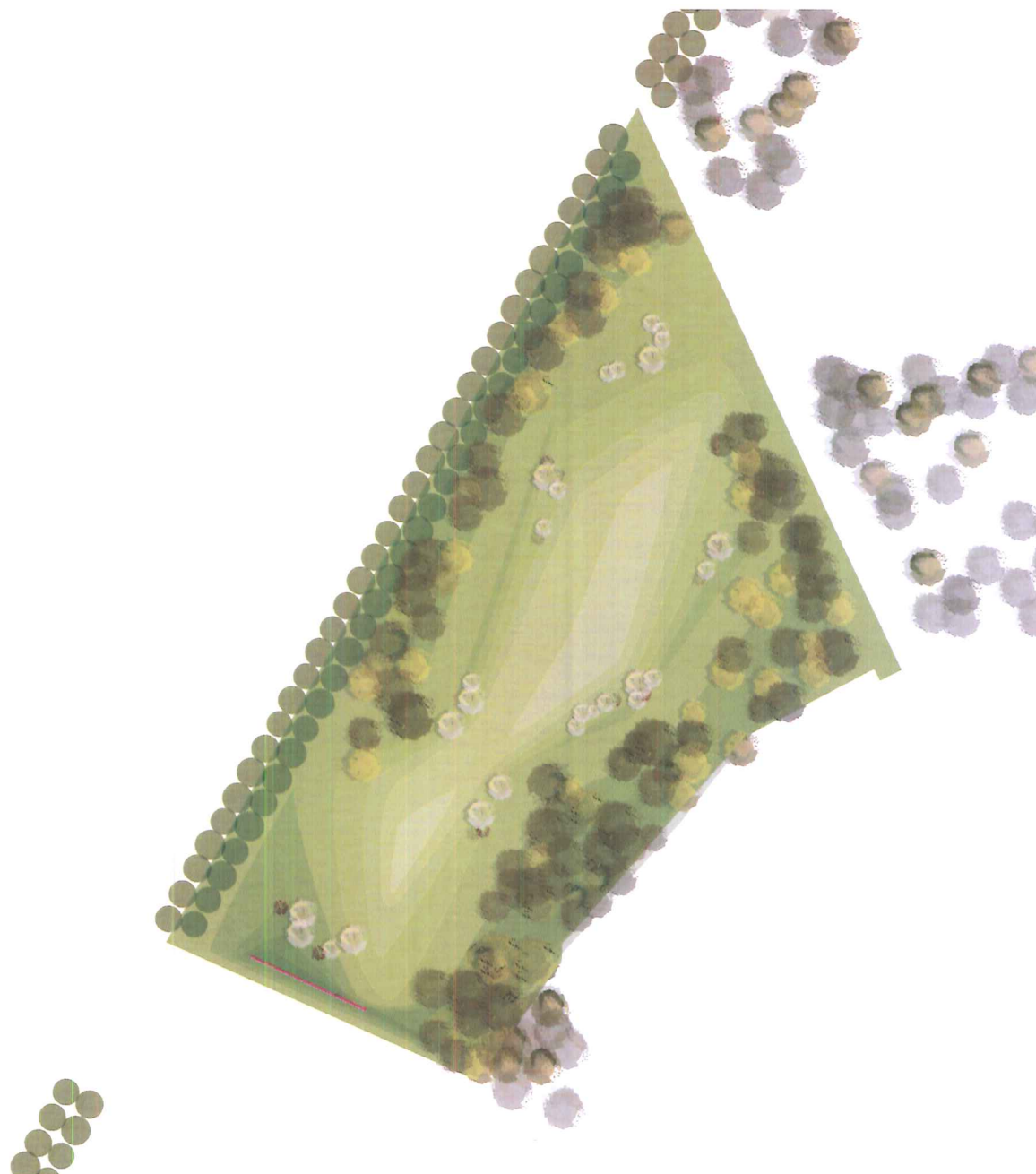
De ruimtelijkheid wordt nog versterkt door de subtiële modellering van het maaiveld. De holle open middenruimte gaat over in steilere randen naar de zijkant toe met een bolling, waardoor het parkeren op wordt genomen in het reliëf van het landschap. Door subtiel grondverzet blijft het parkeren en de ontsluiting duidelijk zichtbaar zonder een onrustig beeld af te geven. De voorgestelde modellering van het maaiveld gaat uit van een gesloten grondbalans. De lichte bolling naar de snelweg toe wekt de illusie van oneindigheid en verlengt de ruimte visueel over de snelweg heen.

Onderliggend landschap

Schaal 1 : 1.500

Legenda:

- Bestaande dreef: Eiken
- Bomenweide / open bomenrand
- Clumbs



Ontsluiting/ routing (auto, fiets en voetgangers)

De ontsluiting voor de auto's is opgebouwd uit een sequentie aaneengesloten lussen door het perceel.

Door de ligging van de lus en het eenrichtingsverkeer is er sprake van eenduidige, gescheiden in- en uitrit. Door de schakeling van de lussen ontstaan 'short cuts' om op de kortste weg de parking te kunnen verlaten.

De ligging van de ontsluitingslus op de rand van de open ruimte ensceneert de route door de 'PARK'ING. Er ontstaan steeds andere perspectieven vanuit de auto op het parkachtige landschap. Het rondje met de auto biedt de automobilist een interessante beleving: bij het entree is de hele parking in één oogopslag te overzien; de werking van het ontsluitingssysteem met de lussen wordt inzichtelijk. Doorrijdend wordt het blikveld verlegd van de dreef naar het park en het doorzicht over de snelweg. Bewegend door het 'drive-in' landschapspark beleeft de automobilist de ruimte.

Behalve de autolus loopt een vrij in het landschap geplaatst stelsel van paden door de 'PARK'ING heen. Deze sluit aan bij de dreef, het voetgangerspad langs de N50g en indien mogelijk bij het Van der Valk hotel. Voor het ontwerp van de paden door het park heen wordt gebruik gemaakt van de Engelse landschapsprincipes Clumbs, Continuity en Gardesque: de paden liggen iets verzonken en meanderen langs verschillende soorten boomgroepen.

De fietsroute langs de N50g sluit op de kortste en meest directe manier aan bij de fietsenstalling bij de inrit. Onder de dreef wordt voorzien in een nieuw fietspad welke via de paden op korte afstand te bereiken is vanuit de parkeerplekken. Het fiets- en wandelpad onder de dreef kan voor het zeer waarschijnlijke geval dat een brug over de E40 niet haalbaar is, eindigen in een uitzichtbalkon over de snelweg.

Schaal 1 : 1.500

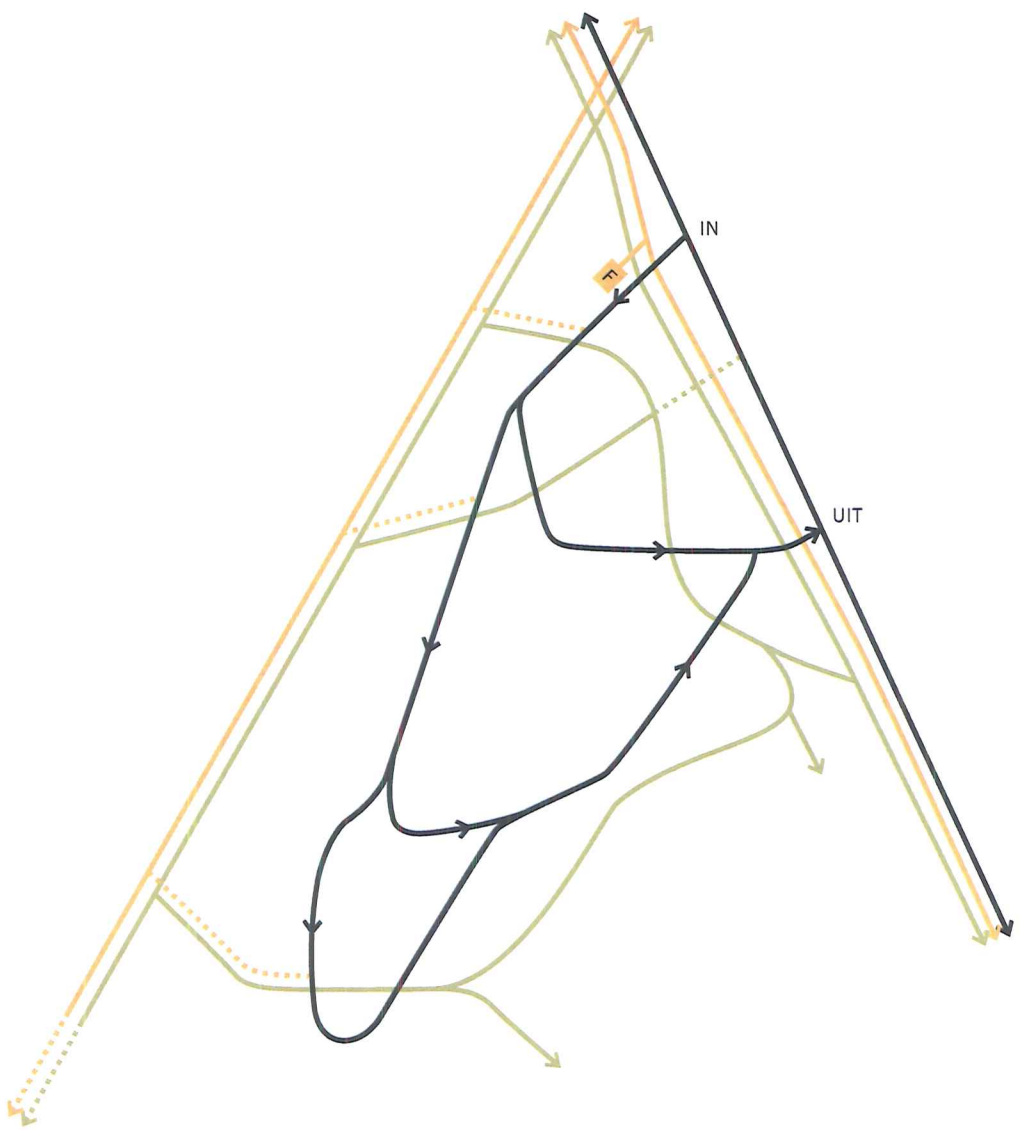
Legenda:

Auto

Fiets

Voetpad

F Fietsenstalling



Parkeren en bijzondere plekken

Het parkeren is volgens het in hoofdstuk 1.1 beschreven parkeertypologie georganiseerd. Er wordt gebruik gemaakt van enkelzijdig schuin parkeren aan de buitenkant van de lus. Hierdoor blijven de parkeerbewegingen maximaal eenvoudig en het zicht op het landschap aan de binnenkant open. Aan de binnenkant van de lus zijn centraal tegenover het schuin parkeren de 'ophaalplaatsen' gepositioneerd. Deze zijn uitgevoerd als langs parkeren (of beter halteren) om zonder ingewikkelde manoeuvres snel weer door te kunnen rijden na het oppikken van de medepassagier.

Deze ophaalplaatsen zijn als bijzondere plaatsen in de vorm van 'Clumbs' geïntegreerd in het landschap. Het zijn aangename ruimtes om te wachten, allemaal voorzien van een zitbank met een prullenbak, en één van de ophaalplekken heeft een schuilhuisje. De ophaalplekken liggen bewust verspreid over de verschillende parkeergedeeltes en hebben ieder een eigen karakteristieke beplanting en inrichting. Hierdoor zijn het ook oriëntatiepunten voor de carpoolers: "Ik sta bij de roze kersenboom..."

Ook de hoogwaardige fietsenstallingen zijn ontworpen als verbijzonderingen langs de lus. Hier, dichtbij de inrit is ook het informatiepaneel gesitueerd. Eventueel kan (op afstand van het parkeergedeelte) aangesloten aan de lus en/ of de paden zelfs andere recreatieve aanleidingen worden toegevoegd, zoals een BBQ plek met uitzicht op de snelweg.

Het ontwerp biedt ruimte voor 80 parkeerplekken (incl. 4 plekken voor mindervalide), 11 ophaalplekken en ca. 40 overdekte fietsrekken.

Schaal 1 : 1.500

Legenda:

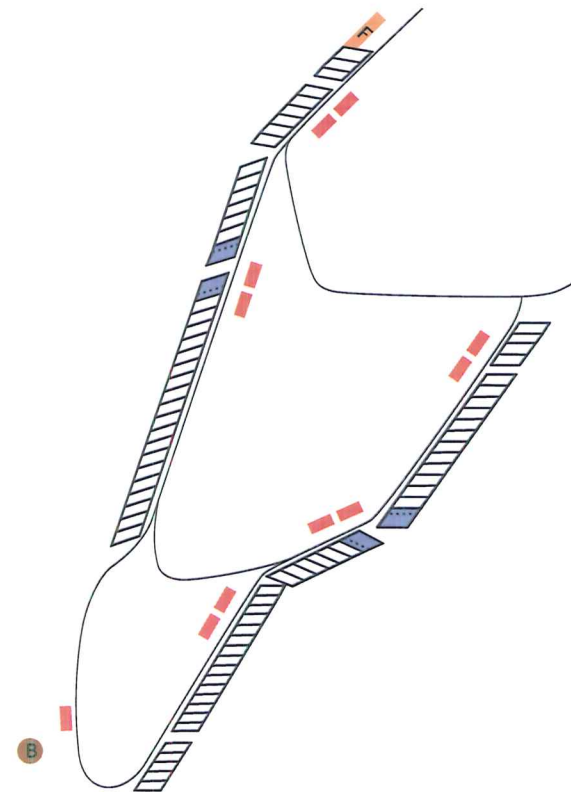
 Fietsenstalling

 BBQ plek

 Ophaalplek

 Parkeerplekken

 Invalide parkeerplaats

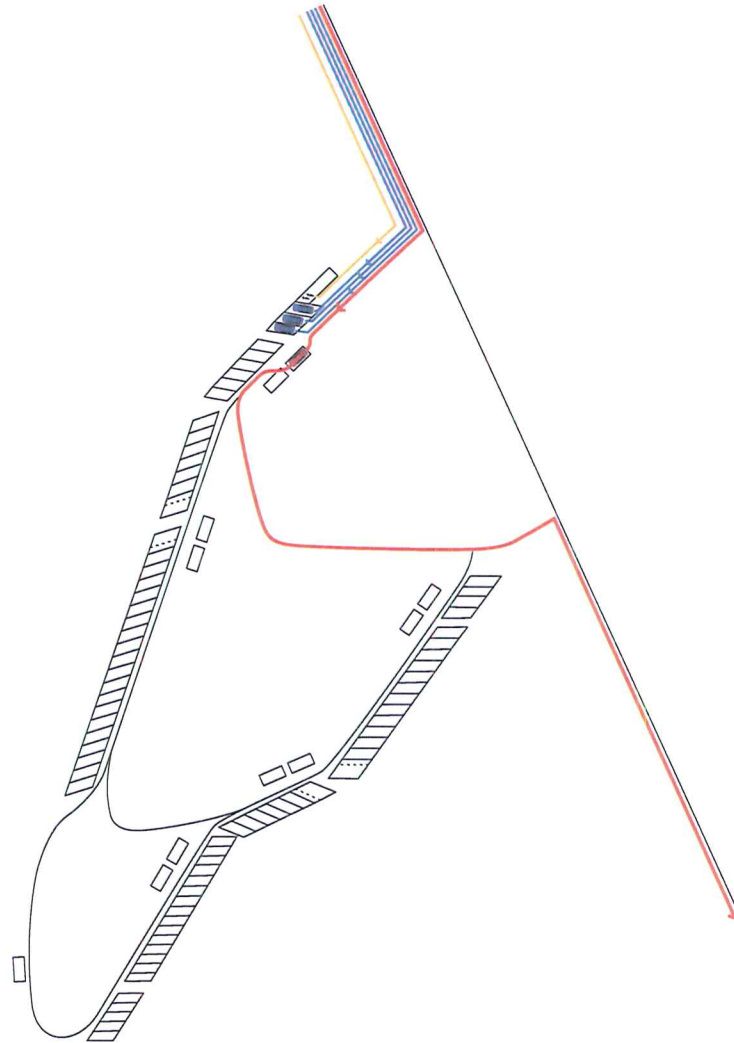


Scenario's gebruik pendelparking

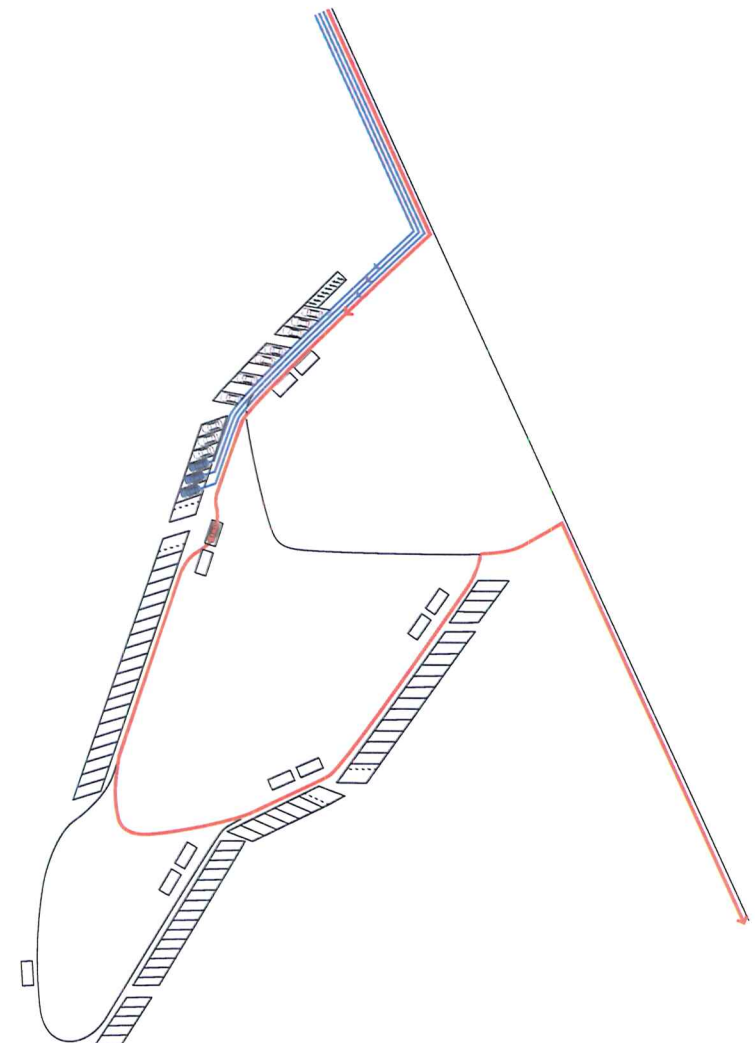
Schaal 1 : 1.500

Legenda:

- Ophaler
- Meerijder
- Fietser



Woon-werk verkeer om 06:00



Woon-werk verkeer om 07:00

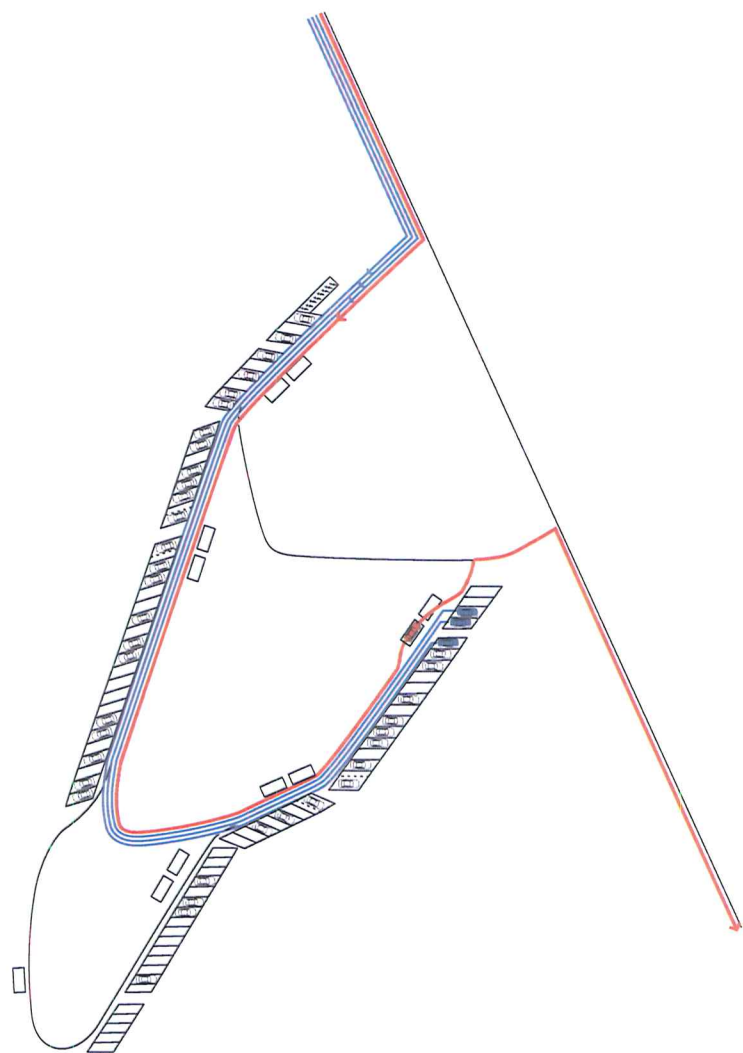
Schaal 1 : 1.500

Legenda:

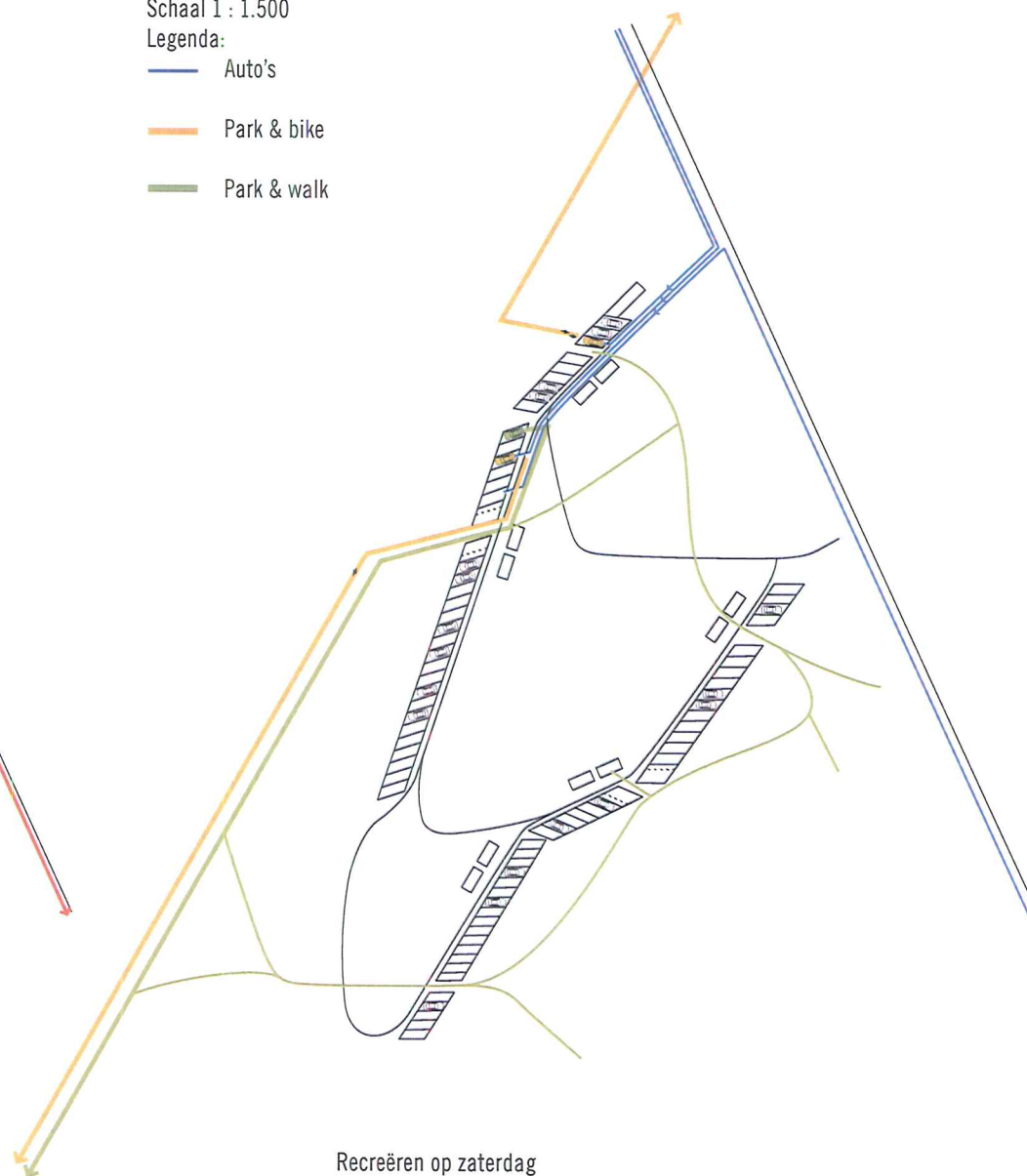
— Auto's

— Park & bike

— Park & walk



Woon-werk verkeer om 10:00



Recreëren op zaterdag

Zichtbaarheid en sociale controle

Sociale controle en toezicht op de geparkeerde auto's zijn twee van de meest belangrijke ontwerpgerelateerde factoren voor de acceptatie en het gebruik van een pendelparking. Goede zichtbaarheid vanuit de ontsluitingsweg, de snelweg en de omliggende bebouwing op de pendelparking is een goed middel om (het gevoel van) sociale veiligheid te verhogen. Het ontwerp voorziet dan ook in een modellering van het maaiveld en een beplanting welke rekening houden met diverse zichtlijnen vanuit met name de N50g en het Van der Valk hotel.

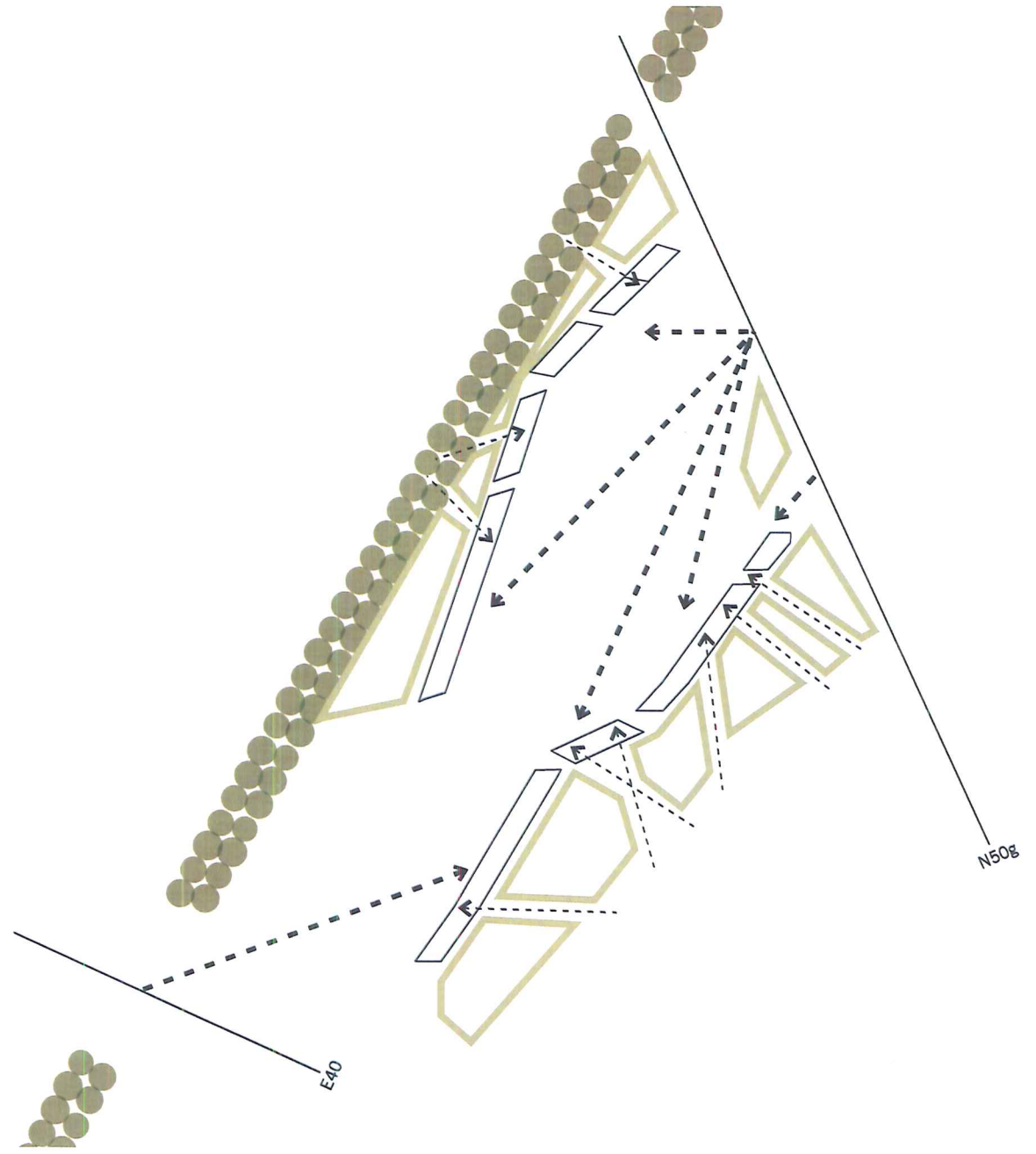
Volgens de studie 'Carpoolparkings Vlaanderen' (MINT, 2009) verhoogt ook een relatief grote afstand van de geparkeerde auto's tot één goed controleerbare uitrit het veiligheidsgevoel van de gebruikers. Dit omdat hierdoor de pakkans van een dief of vernielers groter wordt.

Zichtbaarheid en sociale controle

Schaal 1 : 1.500

Legenda:

- -> Zichtlijn vanaf de N50g en de E40
- -> Zichtlijn vanaf de dreef of Van der Valk
- Parkeerplek
- Aanplanting planten
- Dreef



Verlichting

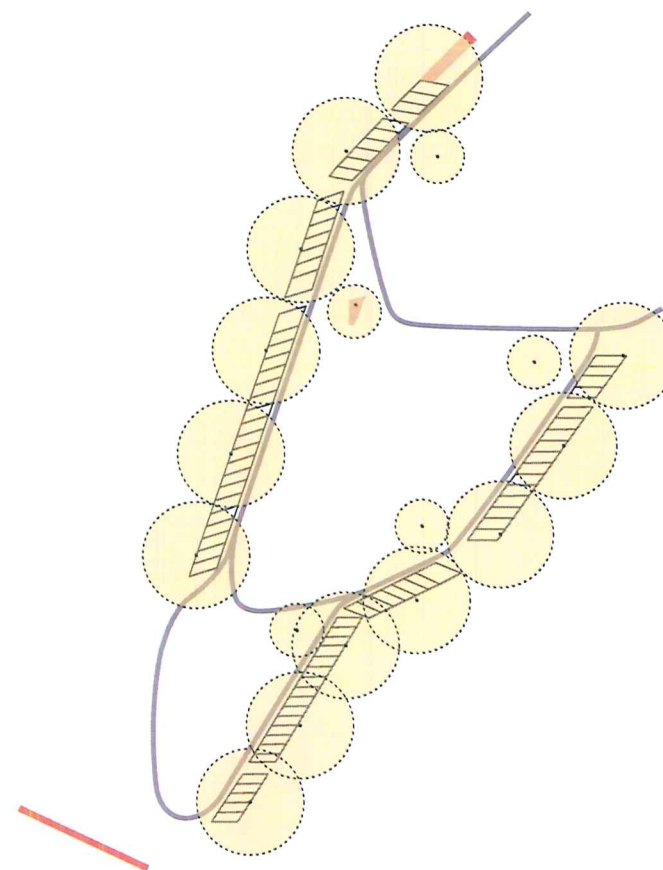
Vanzelfsprekend is ook goede verlichting een belangrijke factor voor de veiligheid op een pendelparking. Het ontwerp voorziet in voldoende lantarenpalen aan de buitenzijde van de lus op de trajecten waar de parkeerplekken gesitueerd zijn en aan de binnenzijde bij de ophaalplekken. De verlichting zal worden uitgevoerd in LED verlichting met een wit lightspectrum.

Voor de trajecten van de lus zonder parkeerplekken hoeft volgens onze inschatting geen, of alleen oriëntatieverlichting, toegepast te worden.

Schaal 1 : 1.500

Legenda:

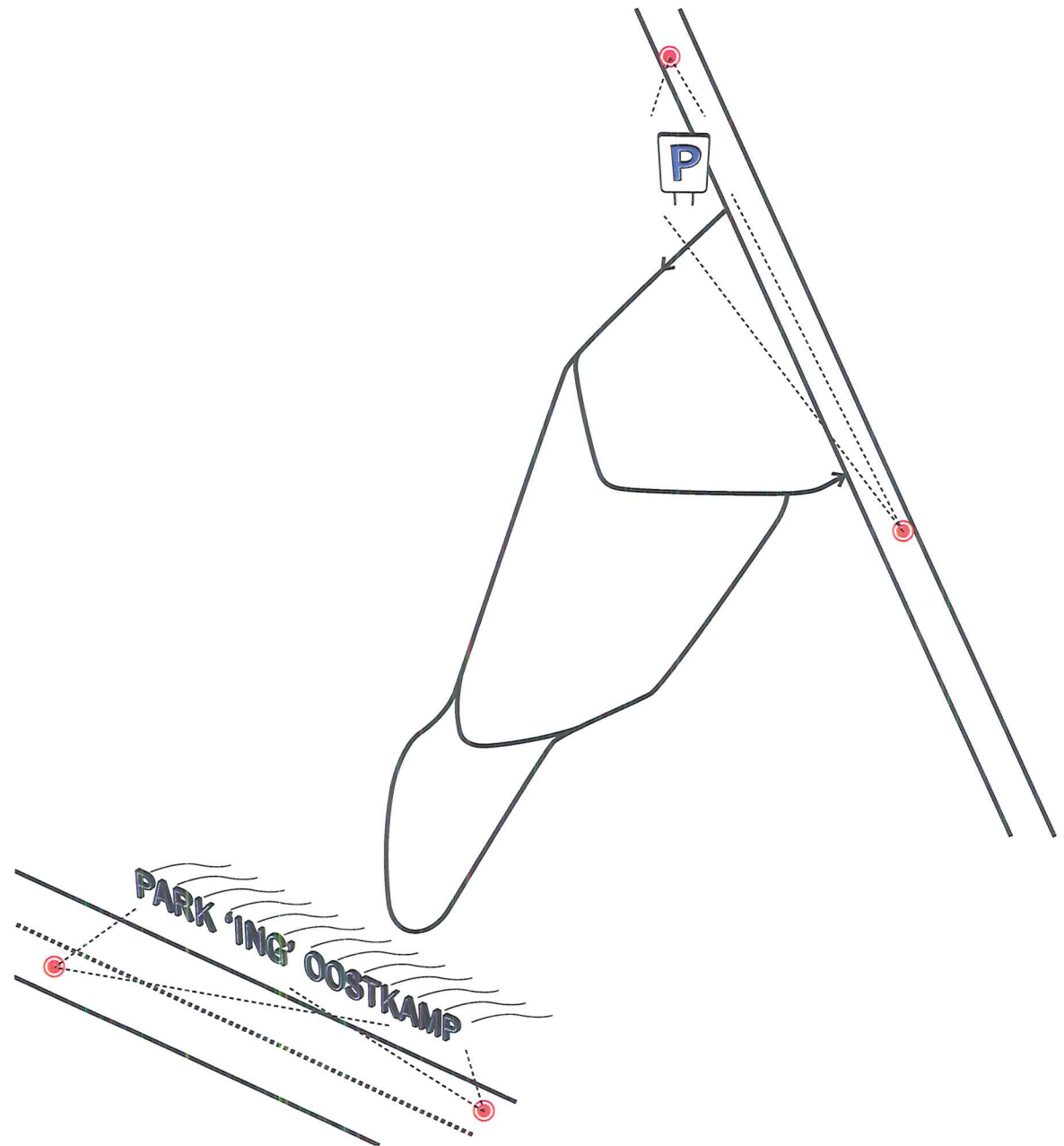
-  Fietsenstalling
-  Schuilhuisje
-  Lantarenpaal 6 m
-  Verlichting ophaalplekken
-  Bord N50g
-  Bord Langs de Snelweg



Herkenbaarheid

Ter bevordering van het gebruik van een carpoolplek is het allereerst belangrijk dat de automobilisten bewust worden gemaakt van het feit dat er een carpoolparking is! De visuele presentie en de herkenbaarheid van de pendelparking zijn dus zeer belangrijk, zowel vanuit de snelweg als de onderliggende wegen. Naast de ontworpen doorzichten vanuit de aanliggende wegen op de pendelparking, voorziet het ontwerp in een groot bord 'PARK'ING Oostkamp langs de E40 en een oversized 'P' bord langs de N50g, welke geïntegreerd is in de structuur van de fietsenstalling.

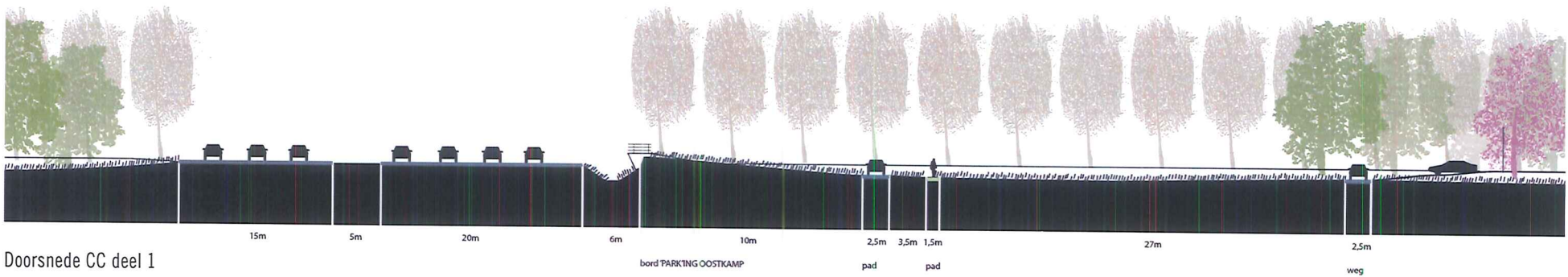
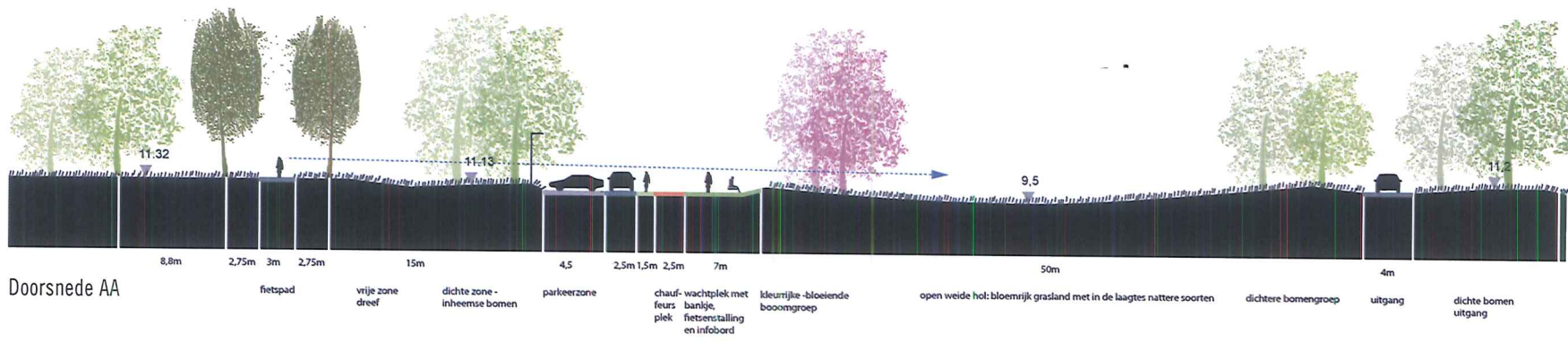
Het gevoel van exclusiviteit en voornaamheid van het 'parkeren op een landgoed' draagt uiteraard ook bij aan de promotie voor het carpoolen.

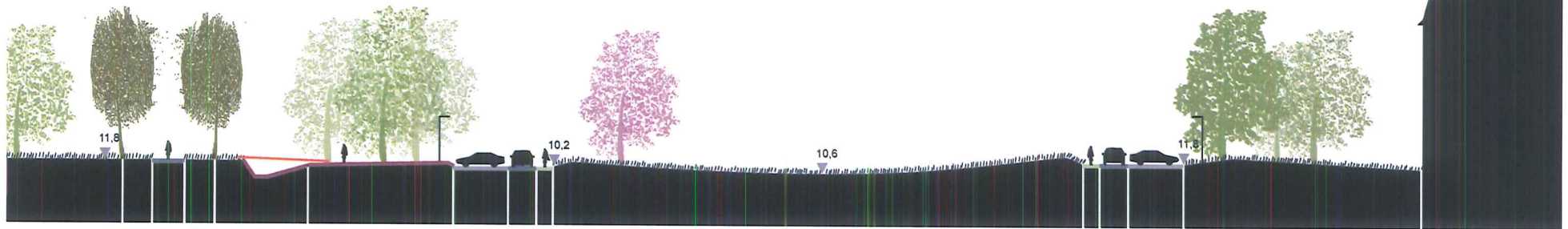
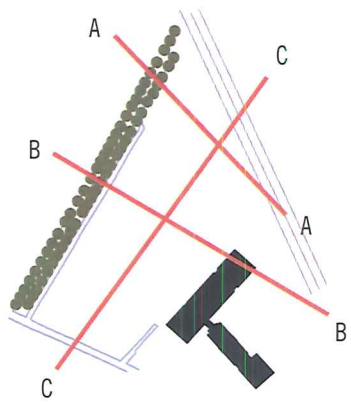


3. Plan

Schaal 1 : 1.500



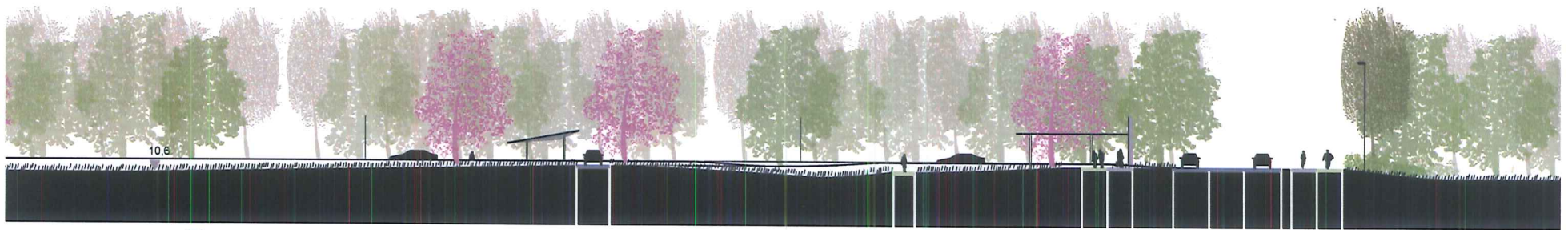




Doorsnede BB

2,5m 3m 2,5m 7,5m 15m 4,5m 2,5m 1,5m 50m 1,5m 2,5m 4,5m 22m

fietspad
 bruggetje over sloot
 verbreden sloot, verflauwing oever
 bomenrand inheemse soorten
 parkeerprofiel
 heel licht een paar bloeiende bomen enkel op stelrand
 bloemrijk open grasland met in de laagtes nattere soorten
 parkeerprofiel
 dichtere bomen groep



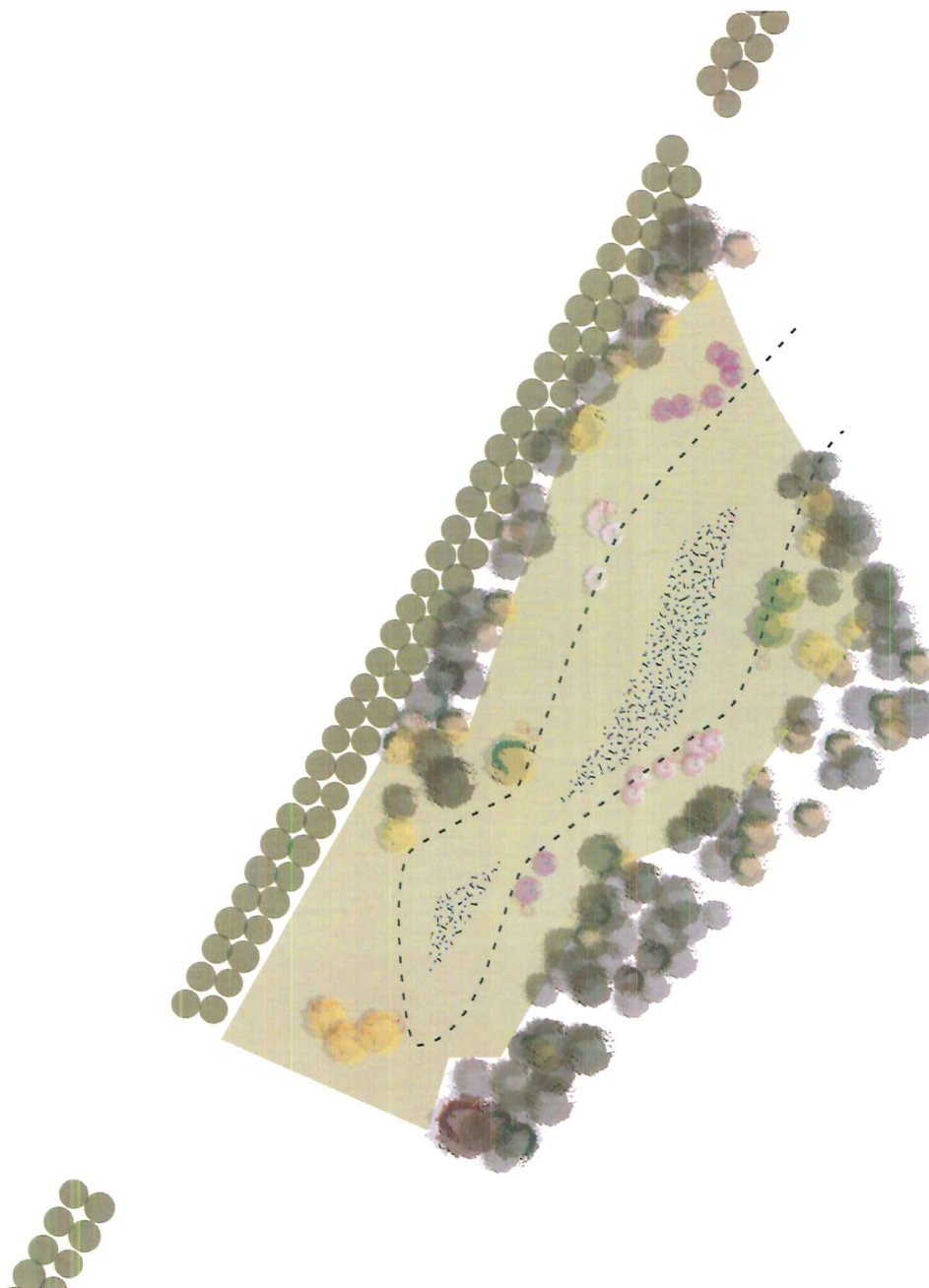
Doorsnede CC deel 2

70m 2,5m 25m 1,5m 12m 2m 2m 3m 3m 3m 3m 2m 2m

weg
 pad
 profiel N50g

Bepanting

De dichtere randen en de boomweides zetten de bosranden van de landgoederen door. Hier worden vooral inheemse soorten zoals eik, beuk en esdoorn aangeplant. De open weide wordt extensief beheerd en ingezaaid met een bloemrijk kruidenmengsel, zodat een kleurrijke 'vallei' ontstaat. In de diepere delen waar het regenwater infiltreert komen soorten te groeien die een nattere standplaats vereisen. Hierdoor ontstaat een ecologisch en visueel interessante zone. In het voorjaar, voor de bomen in blad staan, krijgt de open weide kleur door toepassing van voorjaars- en herfstbloeiende verwilderingsbollen, zoals wilde narcis, krokus, sneeuwkllokje, winterakoniet en vogelmelk. Op een aantal precies gekozen plaatsen (voor zichtassen, accenten, de ophaalplaatsen) wordt meer uitbundige bepanting toegepast. Zo krijgen bijvoorbeeld de ophaalplaatsen elk een eigen karakter door een specifieke boomsoort die uitbundig bloeit, zoals *Liriodendron tulipefera*, *Cersis siliquastrum* of *Magnolia soulangiana*.



Schaal 1 : 1.500

Legenda:



Nat grasland met voorjaars- en herfstbloeiende verwilderingsbollen (o.a. wilde narcis, krokus, sneeuwkllokje, winterakoniet, vogelmelk)



Bloemrijk grasland



Bomengrens



Bestaande dreef: Erken

Bijzondere beplanting clumbs



Parrotia persica
(Perzisch IJzerhout)



Fagus sylvatica



Cercis siliquastrum
(Judasboom)



Pterocarya fraxinifolia
(Vleugelnoot)



Liriodendron tulipifera
(Tulpenboom)



Magnolia soulangeana
(Magnolia)



Prunus subhirtella 'Autumnalis'
(Witte Winterkers)

Heesters

Amelanchier lamarckii
(Krentenboompje)

Beplanting rand Pendelparking



Bomenweide van inheemse soorten
o.a. Quercus robur (Eik), Fagus
sylvatica (Beuk), Fraxinus excelsior
(Es), Acer pseudoplatanus (Esdoorn),
Carpinus betulus (Haagbeuk)



Krokussen



Kruidenmengsel



Haha, Stourhead Park, Wiltshire, Engeland



Gevlekte orchis

Materialen

Bij de materiaalkeuze voor de bestratingen is gezocht naar een balans tussen kosten, eenvoudig onderhoud, duurzaamheid en esthetische kwaliteit.

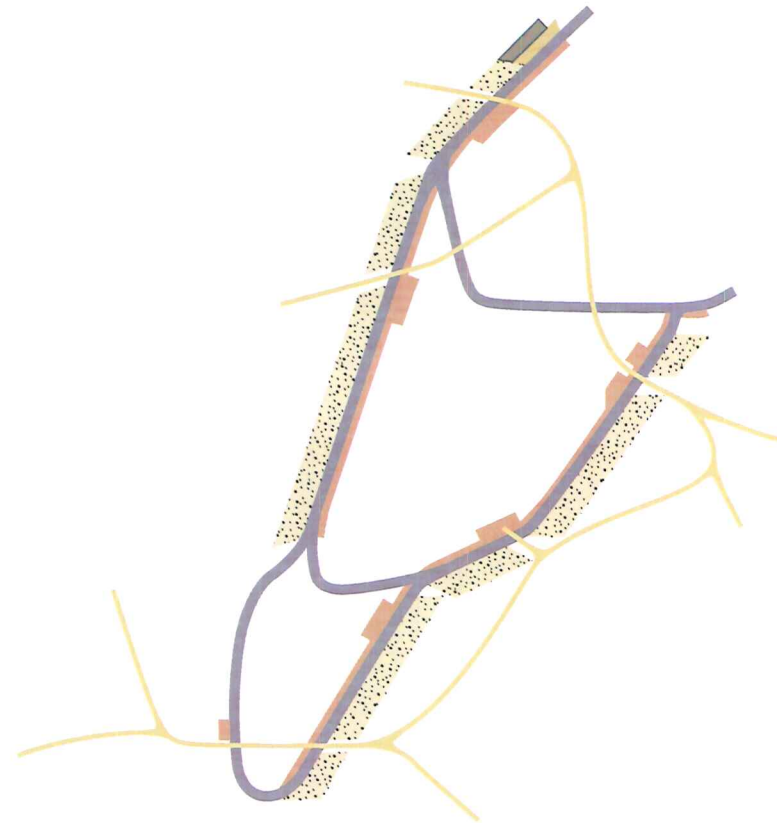
De rijbanen voor de auto zijn uitgevoerd in afgestrooid asfalt.

De aanliggende voetpaden en de ophaalplekken zijn uitgevoerd in kasseien met groene voeg; de overige wandelpaden in halfverharding (grind) en de parkeerplekken met kiezels.

De kiezels liggen op en tussen een substructuur van grasbetonstenen om deze 'vast te houden' en het ongelijkmatig verspreiden van de kiezels te voorkomen. Dit om het onderhoud te vereenvoudigen.

Alle oppervlakten zijn zover mogelijk waterdoorlatend uitgevoerd.

De rijbanen wateren af naar beide zijden en infiltreren daar.



Schaal 1 : 10.000

Legenda:

-  Afgestrooid asfalt
-  Kasseien met groene voeg
-  Kiezels
-  Halfverharding grind
-  Bestrating fietspad
-  Glazen dak fietsenstalling



Afgestrooid asfalt



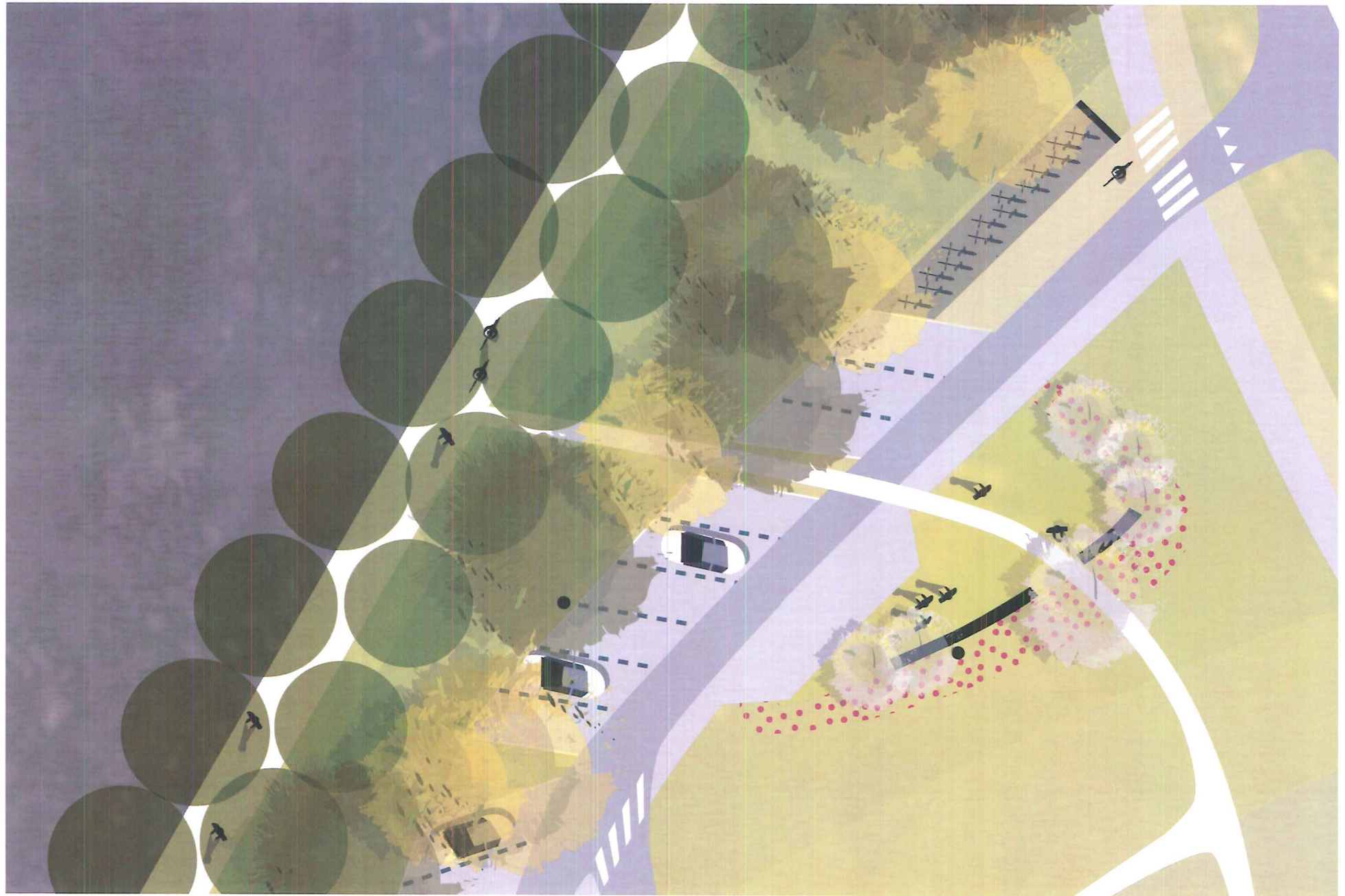
Wandelpad langs de weg van kasseien

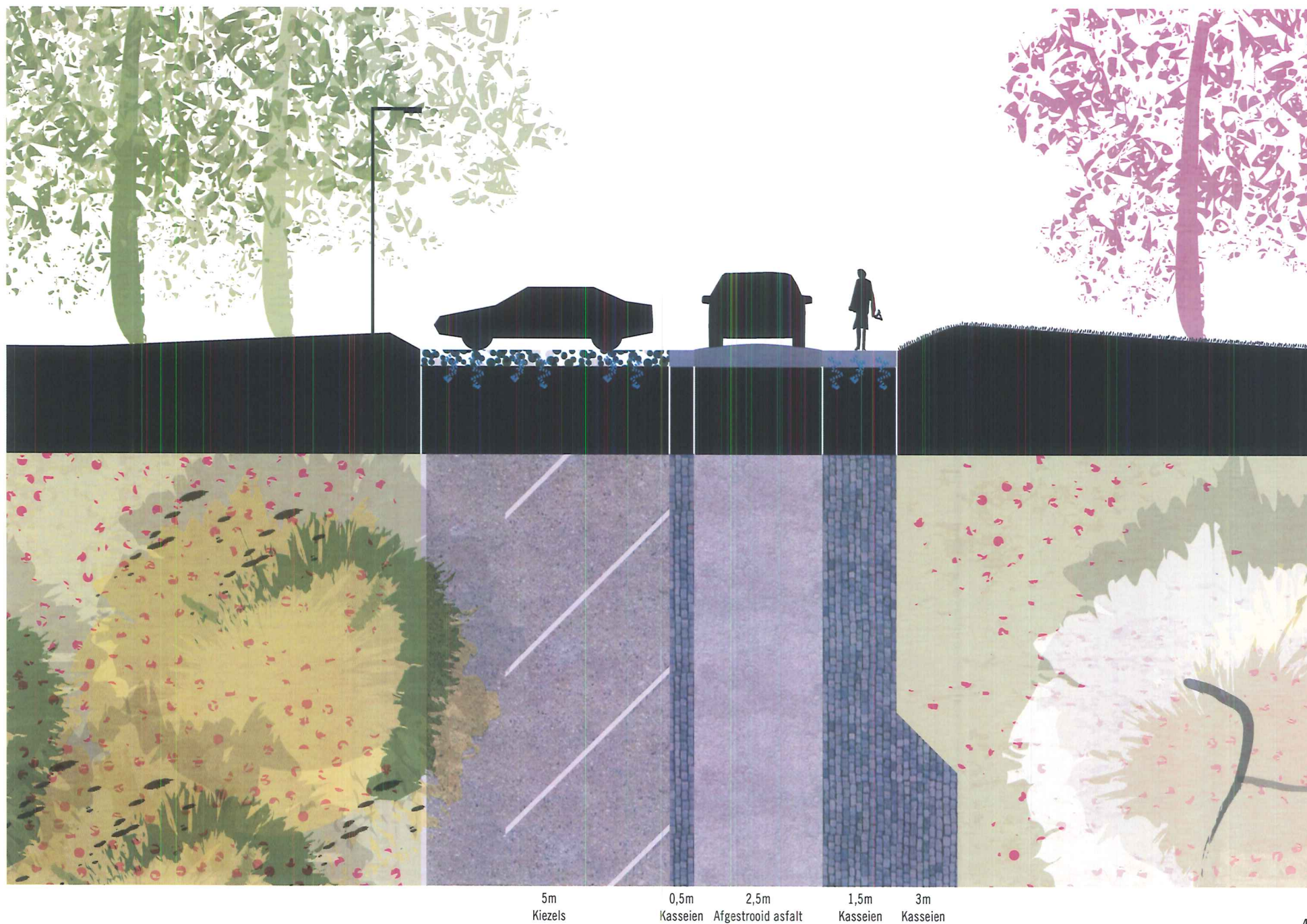


P-plaatsen kiezel



Wandelpaden halfverharding grind









Aanpassingen N50g

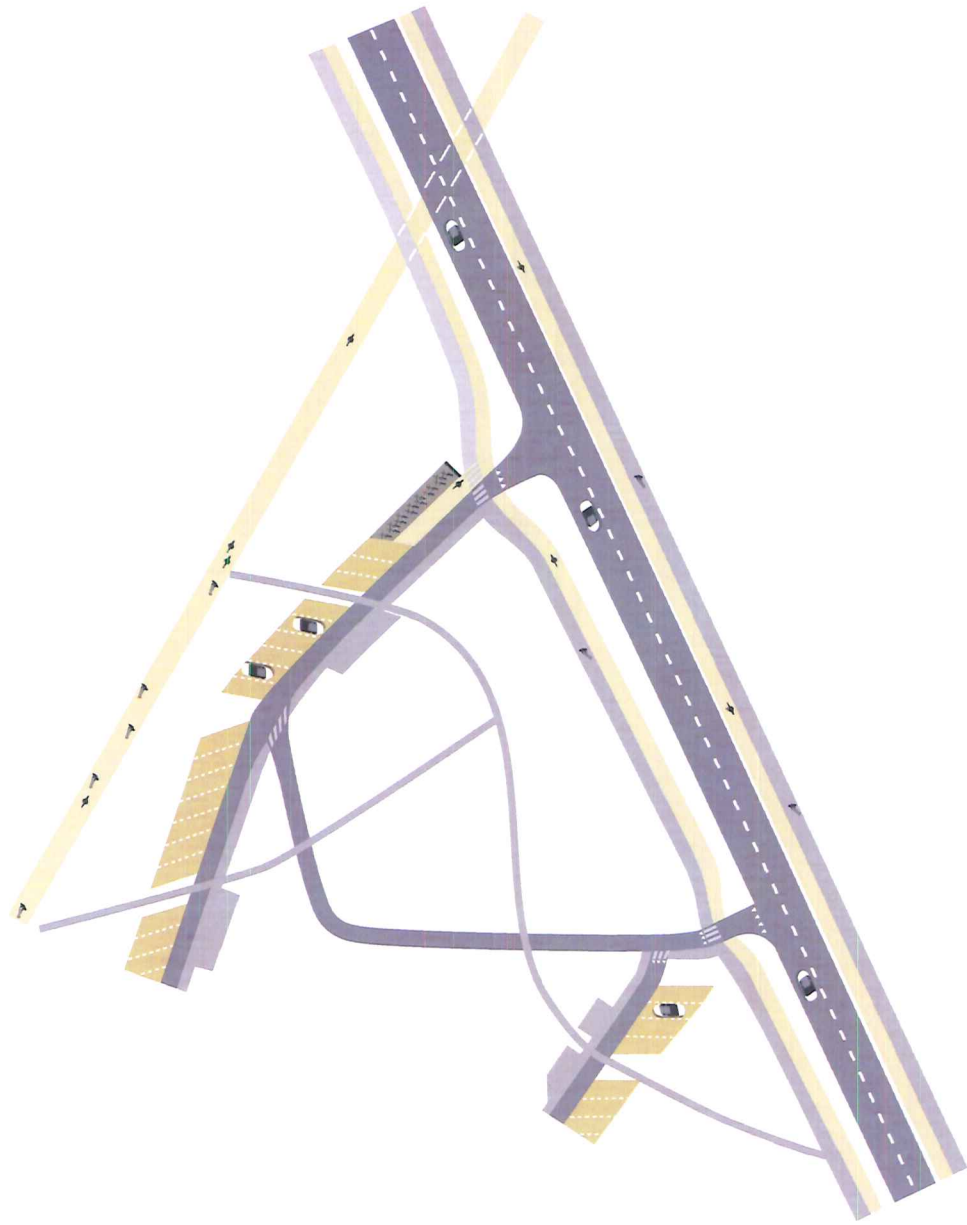
De aansluiting van de pendelparking op de N50g kan worden gerealiseerd met verschillende maten van aanpassing van de gewestweg. Gezien de huidige problematiek met langs parkeren op de N50g is het weghalen van deze parkeergelegenheid een voor de hand liggende stap. Hierdoor ontstaat ruimte voor een vrij liggend fietspad met een bufferzone naar de rijbaan toe. Verdergaand dan deze minimale verandering van het wegprofiel kan ook voor een optimale verandering van het wegprofiel gekozen worden, eventueel ook in een later stadium. Hierbij wordt voorzien in een aparte linksafstrook voor de inrit van de pendelparking en voldoende opstelruimte (5m) voor een auto tussen N50g en het fietspad. Dit bevordert de doorstroming en de verkeersveiligheid, met name in de ochtendspits.

Schaal 1 : 1.000

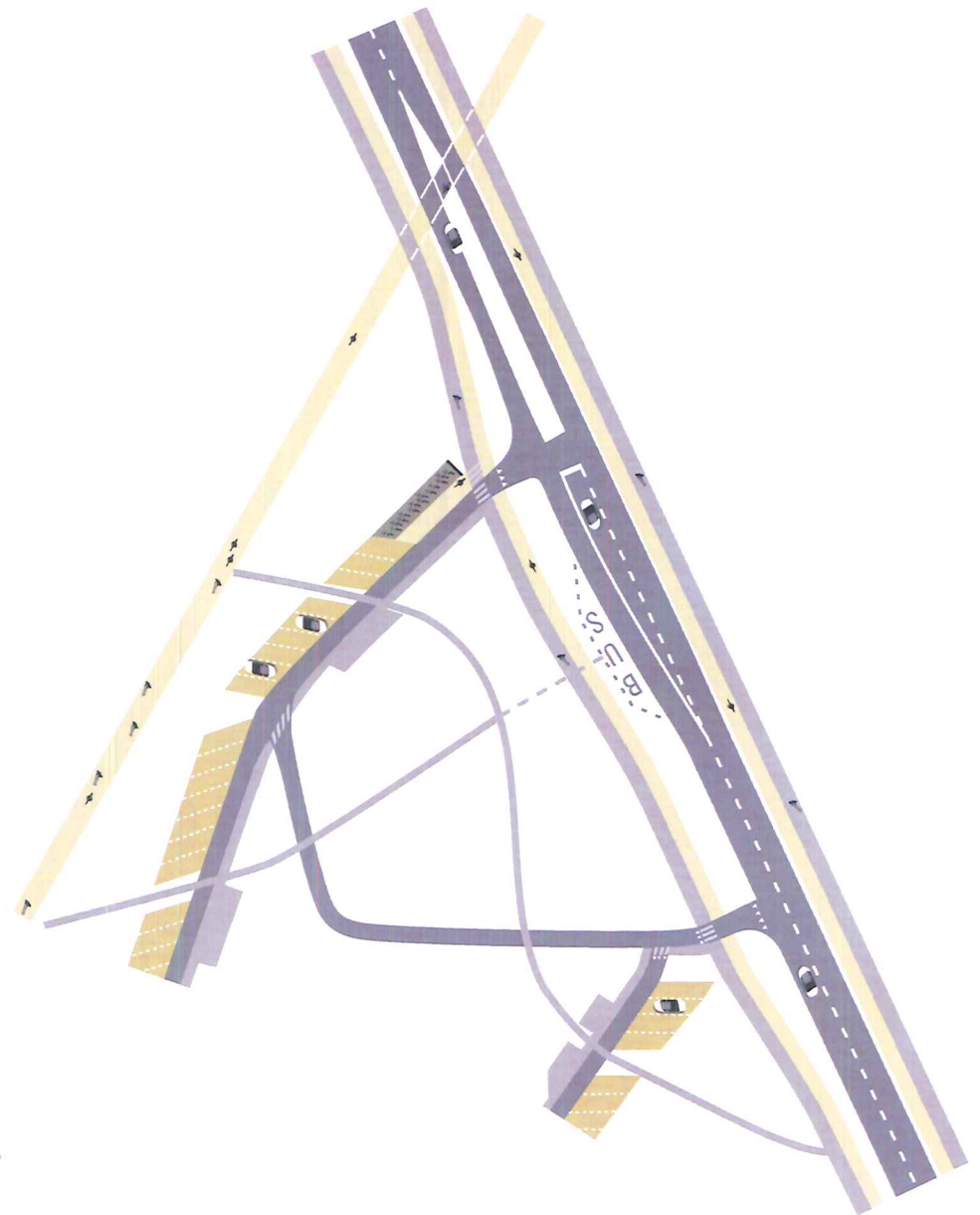
Legenda:

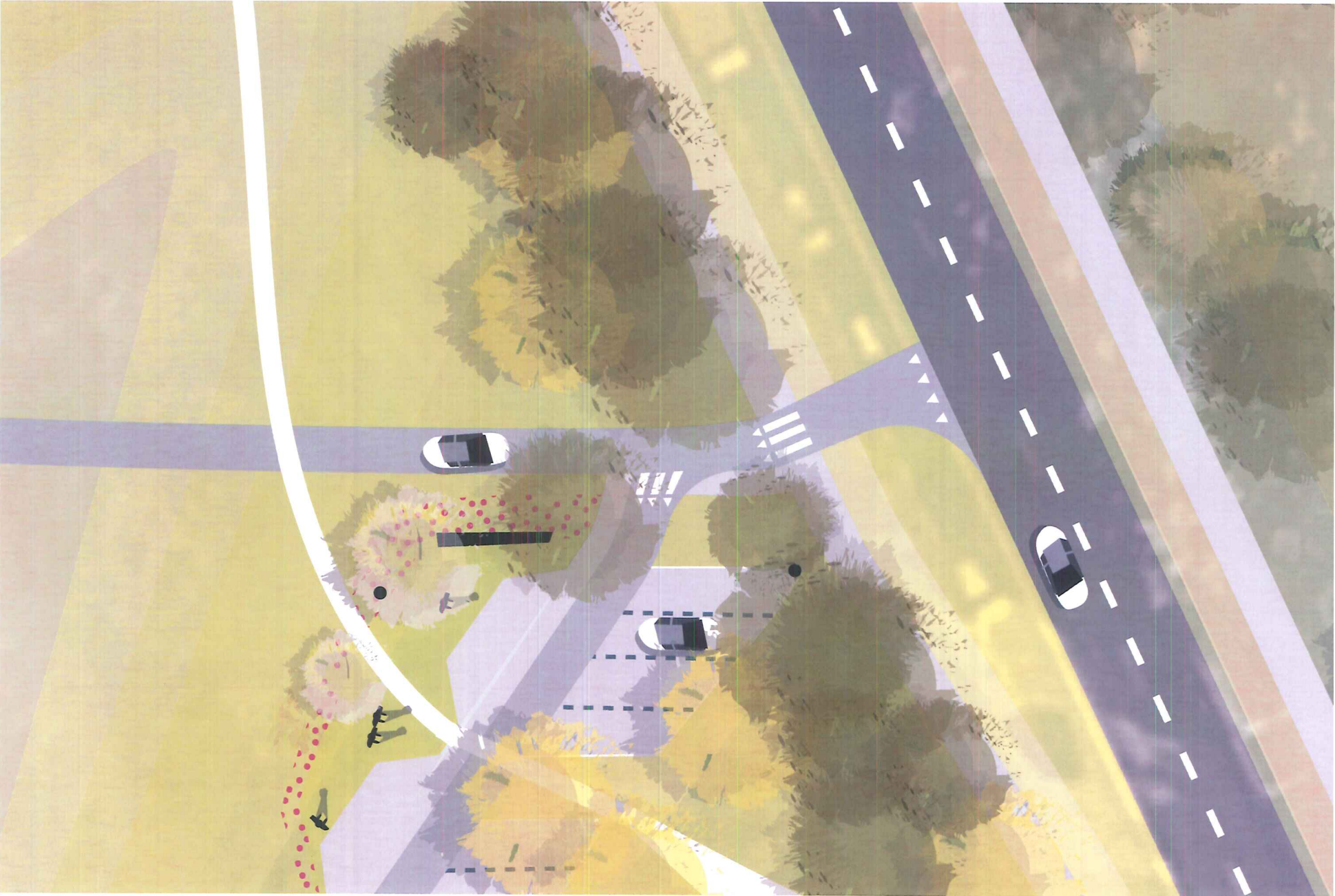
-  Auto's
-  Fietsers
-  Voetgangers
-  Parkeerplaatsen

Minimale aanpassing N50g

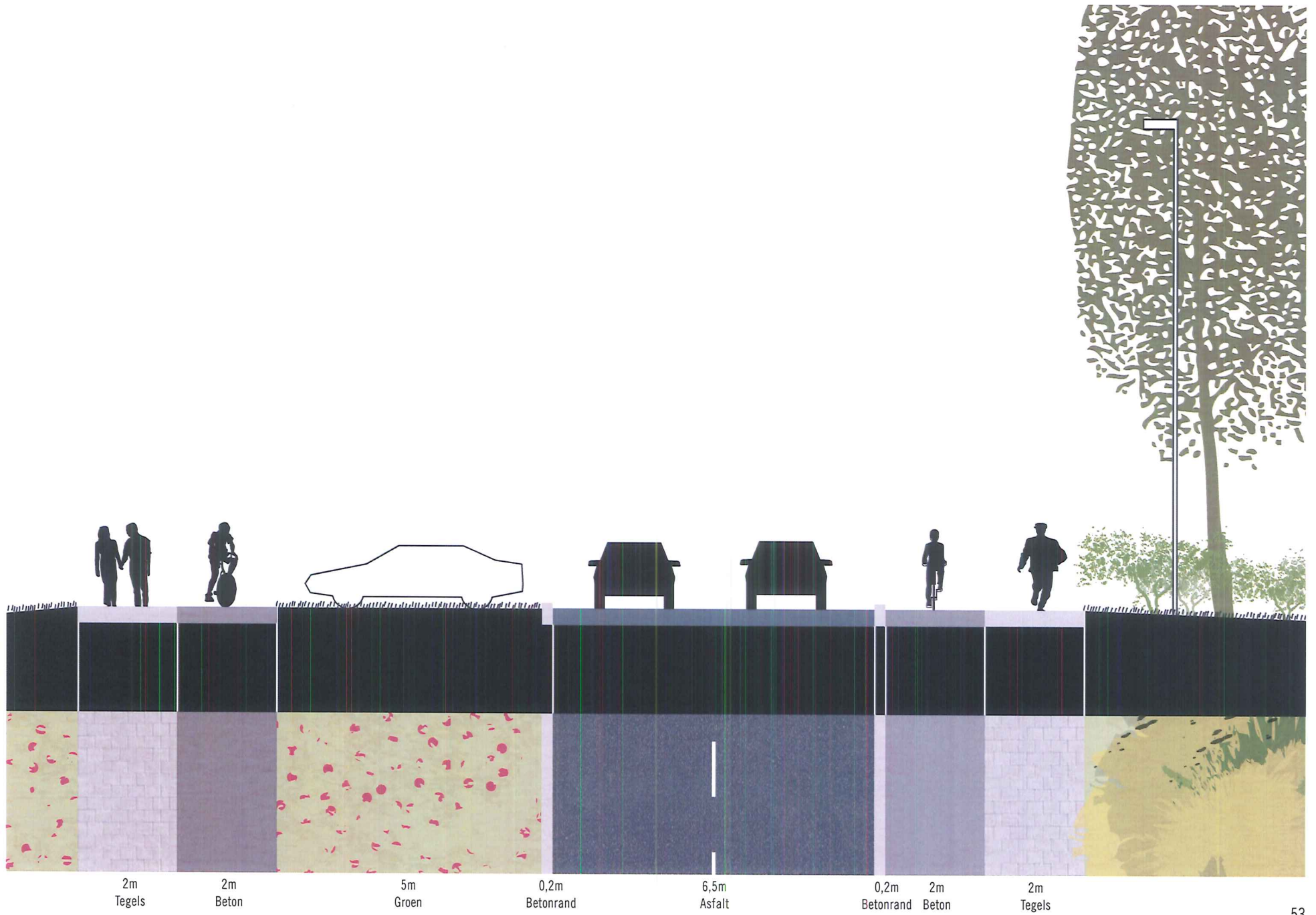


Optimale aanpassing N50g
met optie bushalte





Materialisatie profiel N50g







4. Duurzaamheid (globale aanpak)

In tegenstelling tot het Engelse 'sustainable', verwijst het Nederlandse woord 'duurzaam' direct naar het begrip (tijds) duur. Een duurzaam ontwerp zou naar de letter van het woord een ontwerp moeten zijn die zich in de tijd kan handhaven. Misschien is deze uitleg fundamenteler dan de gebruikelijkere interpretatie waarbij het adjectief 'duurzaam' eerder in verband wordt gebracht met ecologische bouwmethododes, waarin zuinig met materiaal wordt omgegaan. Duurzaamheid vraagt om ruimte die verandering aan kan en die zich steeds weer leent voor verschillend gebruik en toe-eigening door gebruikers.

Het mogelijk maken van dubbel gebruik door forensen door de week en recreanten in het weekeinde en tijdens de vakantie speelt hierop in. De robuustheid van het ontsluitings- en parkeersysteem maken het verder mogelijk om flexibel in te spelen op toekomstige veranderingen in de benodigde capaciteit van de parking.

Bij de keuzes voor de beplanting en bestrating wordt uitgegaan van extensief beheer en infiltratie van het regenwater ter plekke. De nattere, dieper gelegen zones (blauwgrasland) zijn ecologisch interessant en bieden mogelijkheden voor buffering en biologische zuivering van het overtollige water. Er hoeft dan ook niet worden voorzien in traditionele riolering voor de parking.

Het versterken van het voetgangers- en fietsnetwerk en het aansluiten ervan op hoogwaardig openbaar vervoer creëert de ruimtelijke voorwaarden voor het versterken van duurzame mobiliteit op lange termijn. Het ontwerp voor de pendelparking

voorziet in goede fietsvoorzieningen (overdekte fietsenstalling, eventueel met oplaadpunten voor E-bikes).

Verder heeft het bevorderen van carpoolen op zich al een positief duurzaam effect in de richting van een duurzamere mobiliteit.



5. Werkproces

Voor de aanleg van de pendelparking is op dit moment nog geen tijdschema met vastlegging van eind- en begindata van de verschillende fases meegegeven. Het werkproces geeft een indicatie van de doorlooptijd per fase aan.

Het gehele proces aanleg pendelparking en landschappelijke inrichting kan dus in ca. 108 weken doorlopen worden, ervan uitgaande dat de nodige basisdocumentatie (opmetingen, watertafel, inventarisatie bomen en andere randvoorwaarden) op tijd door de opdrachtgever ter beschikking worden gesteld.

Stap 1: Vooronderzoek en overlegronde (4 weken, 2 overlegmomenten)

- Installatie projectgroep
- Consultatie van de diensten en andere relevante partijen (technische dienst, groendienst onderhoud en beheer, openbaar vervoersbedrijf, etc.)
- Bijwerken van het wedstrijdvoorstel op basis van de tijdens de consultatie verworven inzichten

Stap 2: Voorontwerp (12 weken, 4 overlegmomenten) - Opstellen concept voorontwerp

- Presentatie aan de verschillende diensten en andere relevante partijen (technische dienst, groendienst onderhoud en beheer, openbaar vervoersbedrijf, etc.)
- Bijwerken van het wedstrijdvoorstel op basis van de tijdens de consultatie verworven inzichten
- Opstellen definitief voorontwerp en principevoorstel wijze van uitvoering en fasering
- Presentatie voorontwerp aan projectgroep
- Presentatie aan de verschillende diensten en andere relevante partijen (technische dienst, groendienst onderhoud en beheer, openbaar vervoersbedrijf, etc.)
- Goedkeuring door opdrachtgever

Stap 3: Definitief ontwerp (12 weken)

- Opstellen concept definitief ontwerp
- Presentatie aan de verschillende diensten en andere relevante partijen (technische dienst, groendienst onderhoud en beheer, openbaar vervoersbedrijf, etc.)

- Bijwerken van het concept definitief ontwerp op basis van de tijdens de presentatie verworven inzichten
- Opstellen definitief ontwerp
- Presentatie definitief ontwerp aan projectgroep
- Presentatie aan de verschillende diensten en andere relevante partijen (technische dienst, groendienst onderhoud en beheer, openbaar vervoersbedrijf, etc.)
- Goedkeuring door opdrachtgever

Stap 4: Opmaak bouwvergunning (2 weken)

Stap 5: Technisch en administratief dossier (20 weken)

- opmaak technisch en administratief dossier (12 weken) met:
 - o Uitvoeringsplannen
 - o Bestek en raming
 - o Communicatieplan (doel van het project en verkeersregeling tijdens de werken)
- Aanbesteding en gunning (8 weken) en goedkeuring door opdrachtgever

Stap 6: Begeleiding van de uitvoering (40 weken) - aanvangsbevel

- fasering
- voorlopige oplevering
- openstelling

